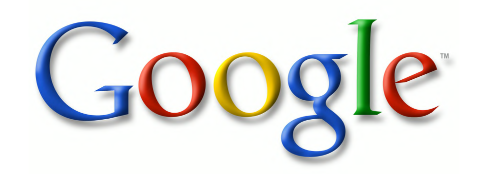
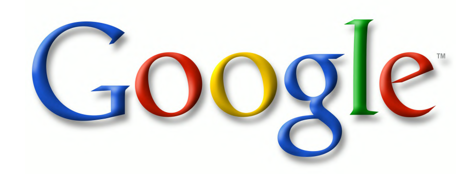
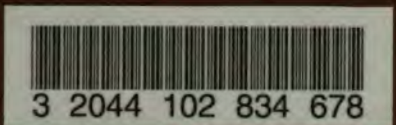






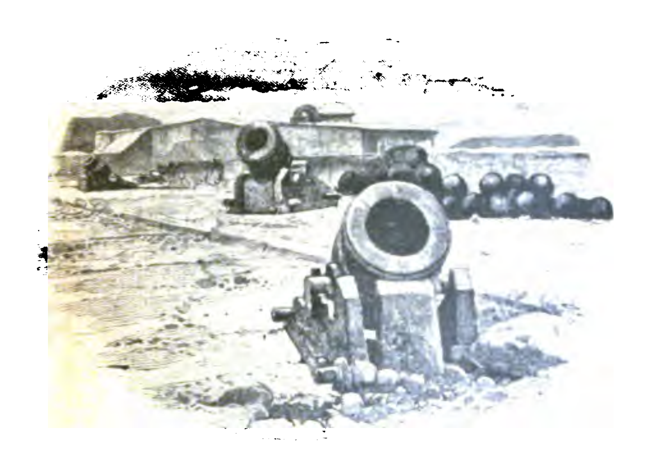


SEVERO GÓMEZ NÚÑEZ

# LA GUERRA HISPANO-AMERICANA

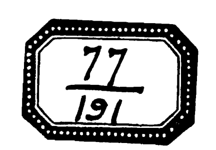
## EL BLOQUEO Y LA DEFENSA DE LAS COSTAS

(CON GRABADOS Y PLANOS)

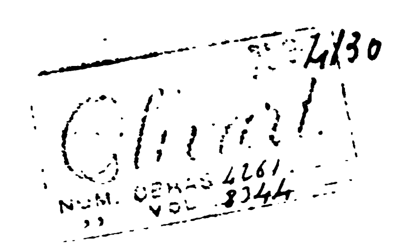


¡.........!

MADRID, 1899


77
191

# La Guerra Hispano-Americana



# OBRAS DEL MISMO AUTOR

**En venta en las principales librerías.**

| | Pesetas. |
|---|---|
| LA GUERRA HISPANO-AMERICANA.—*Barcos, cañones y fusiles* (con grabados y planos)..... | 3 |
| *El Cañón de dinamita* (con planos y dibujos).. | 2 |
| *La catástrofe del «Maine»* (con planos y grabados)........................... | 1 |
| *La acción de Peralejo* (con retratos y planos).. | 1 |

AGOTADAS.

*Ferrocarriles y telégrafos del Tren de Sitio.*
*Empleo del hierro en la fortificación.*
*Aplicaciones de la electricidad á la artillería.*
*El cañón neumático.*
*Los explosivos de constitución química.*
*Las pólvoras sin humo.*
*Comentarios al «Reglamento de Voluntarios de la Isla de Cuba».* (En colaboración.)
*Cartilla del fusil Mauser.* (En colaboración.)
*Estudios geográficos y estadísticos de la Isla de Cuba,* con mapas y grabados. (En colaboración con el Capitán de la Guardia Civil D. Facundo Cañada.)
*El bandolerismo en Cuba.* (En colaboración.)

EN PREPARACIÓN.

LA GUERRA HISPANO-AMERICANA.—*La plaza de la Habana.* (Organización de las plazas de guerra.)

# LA GUERRA HISPANO-AMERICANA

## EL BLOQUEO Y LA DEFENSA DE LAS COSTAS

(CON GRABADOS Y PLANOS)

POR

SEVERO GÓMEZ NÚÑEZ

**Capitán de Artillería**

LICENCIADO EN CIENCIAS,

EX DIRECTOR DEL «Diario del Ejército», DE LA HABANA

MADRID

IMPRENTA DEL CUERPO DE ARTILLERÍA

San Lorenzo, núm. 5.

1899

# ÍNDICE

# ÍNDICE DE LAS LÁMINAS

Págs.

## GRABADOS INTERCALADOS



## ERRATA IMPORTANTE

Por un error involuntario de caja se ha puesto en la fecha que hay al final de la INTRODUCCIÓN, **1898**, debiendo leerse **1899**.

# INTRODUCCIÓN.

Declaro francamente, que lancé á la publicidad el primer libro de esta obra con bastante recelo.

Temía que contra él se desatase *la tempestad*, y aun cuando siempre procuro usar templanza en la crítica, alguna vez luché con tantos obstáculos para amoldarme á esa conducta, que llegué á pensar en romper lo escrito.

Venció en mi ánimo, el convencimiento que abrigo, de que, todo aquel que sepa *algo* que tenga relación con las derrotas que hemos sufrido, está en la obligación de decirlo, y al hacerlo, presta un buen servicio, porque con callar, sufrir y resignarse nada se consigue, y al contrario, exponiendo claramente los hechos, se da paso á los beneficios inherentes á la verdad, y también se lleva la opinión al conocimiento exacto de los errores que nos han conducido al lastimoso estado presente, de las res-

ponsabilidades que á cada entidad tocan en el reparto de las culpas, y, de los peligros que nos tienen reservados los tiempos futuros, peligros de muerte, de disolución absoluta, de anulación completa, que se echan encima con aplastadora fuerza, á menos que pongamos toda nuestra fé y energía, al servicio de una sola idea, la *defensa, conservación y fomento de lo que nos queda de la Pátria.*

Con plena conciencia de que es necesario predicar esas tendencias, doy á la imprenta el segundo volumen de LA GUERRA HISPANO-AMERICANA, animado de propósitos análogos á los que campean en el *Prefacio* de la obra, aunque disponiendo de más libertad de acción, porque estoy exento de aquellos prejuicios que antes expresé. Son causa de este cambio, el beneplácito y afición con que el público recibió la primera parte de este trabajo, titulada *Barcos, cañones y fusiles,* y la benevolencia que aparece en los comentarios que le dedicó la prensa; de donde colijo, que existe una gran masa de opinión que no es indiferente á los motivos del actual tremendo decaimiento de España, y que, por consecuencia, no resulta labor perdida la de estudiar el desastre para deducir enseñanzas y procurar los medios de evitar más radicales perjuicios.

Propóngome por tema de este segundo tomo,

analizar el [illegible] — [illegible] de llamarse — que [illegible] contra nuestras [illegible] der la serie de [illegible] eficaz un [illegible] como medio [illegible] tiendas navales, [illegible] de la defensa de las [illegible] — [illegible] pre haciendo referencia a [illegible] pano-americana se [illegible] — [illegible] urgencia de [illegible] do para ello, *[illegible]* estudios y más realidad

Y cuenta que al [illegible] concluía el primer [illegible] yo crea que sobran los [illegible] contrario; cuanto menos [illegible] *ejecución* de una cosa, más [illegible] en su *preparación*: los [illegible] cada día más indispensables, y [illegible] que al ser mayor su fundamento y [illegible] la inteligencia de incurrir en [illegible] nes que dan por resultado los [illegible] definidos, con grave detrimento del [illegible] re decir esto, que para defender [illegible] no es conveniente alargar el trámite [illegible]

*á posteriori*, cuando lo esencial, el conocimiento de los puertos, es asunto trillado, sobre el que se han trazado múltiples planos y luminosas memorias, y además, hemos de recalcar, que nuestra tendencia consiste en que debemos empezar por adquirir el material moderno y más perfecto que ha de armar las obras, pues á él se subordinan los elementos defensivos y, en parte, la situación de las mismas. Hubo un tiempo, en que podía seguirse método opuesto, ó sea, construir fortificaciones con numerosos emplazamientos de diversas clases para situar los cañones, porque éstos abundaban, pero hoy, que son muy caros y de difícil construcción, se impone, á la inversa, tener antes los cañones que la defensa, para amoldar á ellos las obras, y precisamente eso, exige mucho estudio previo en los llamados á decidir las evoluciones de nuestro material de guerra, porque, según dice muy bien un General de nuestro ejército muy conocido por su ciencia, «han de inspirarse en el más completo conocimiento de los principios técnicos que informan los nuevos progresos, y sólo con este conocimiento y con la enseñanza de los resultados obtenidos en los demás países y otra breve experimentación en el nuestro, se podrá dar soluciones inmediatas á los problemas que sucesivamente se vayan presen-

tando en el presente y estar convenientemente preparados para el porvenir».

Aún añadiríamos á esas ideas, la conveniencia de impulsar, en gran escala, nuestra industria militar, nuestras fábricas de cañones, proyectiles, de cartuchos y pólvoras, mas como eso parece estar en la conciencia de los que hoy gobiernan las cosas de la milicia, no juzgamos necesario insistir sobre ello.

Pero conste que nada de cuanto hemos dicho se opone á que los trámites de la defensa marchen con la rapidez debida; con *menos estudios y más realidad*.

Severo Gómez Núñez

Madrid 2 de Junio de 1898.

# CAPÍTULO PRIMERO.

## Plan de guerra de los Estados-Unidos.

**Ceguera política.—Lo que España podía hacer.—Lo que podrían hacer los Estados-Unidos.—Estrategia naval.**

Ciego se necesitaba estar para no ver venir la guerra.

El fin de la lucha separatista, que España sostenía en Cuba, tenía que ser el conflicto y ruptura con los Estados-Unidos, porque los Estados-Unidos querían que así fuese. Eso, era cosa descontada en la opinión militar de Europa y América.

Sostuvimos, desde el principio de la insurrección, en numerosos artículos de periódico, que su preparación y desarrollo eran obra de los yankees, á tal extremo, que en ellos teníamos el principal enemigo, enemigo solapado, que, al principio, tiraba la piedra y escondía la mano, y después, cuando pasados algunos años de campaña, creyó llegado el momento oportuno, ya no recataba su

acción, y la ejercía, no sólo favoreciendo con armas y pertrechos á los cubanos y consintiendo que en territorio de la Unión funcionase su gobierno, y recibiendo á sus agentes como diplomáticos acreditados, sino logrando envolvernos en las mallas de una red de falsedades, que se tradujeron en forma de complicaciones internacionales, y que prevalecieron á expensas de la apatía y el error que se entronizaban en todas las manifestaciones de la vida oficial de nuestra desgraciada Pátria.

Puede, pues, asegurarse en firme, que el *plan de campaña de los Estados-Unidos*, venía preparándose desde muchísimos años atrás, á ciencia y paciencia de los Gobiernos españoles, que frecuentemente coadyuvaban, no por maldad, queremos creerlo, por ignorancia sin duda, á precipitar los sucesos ó por lo menos á no evitarlos (1), y menos á preocuparse de la defensa de la isla de Cuba en forma regular y completa.

El pensamiento de la gran república de la América del Norte, se condensaba en las frases del astuto Mr. Blaine, *Cuba es una manzana que hay*

(1) Complemento de nuestros trabajos acerca de *La Guerra hispano-americana*, será un libro dedicado á esclarecer, documentadamente, las causas de la pérdida de nuestras colonias.

*que esperar á que esté madura para que se caiga del árbol.*

Y á fé que no tardó mucho en llegar el periodo de madurez que el estadista yankee ambicionaba, si bien Dios le quitó la vida sin darle la *satisfacción* de comer un trozo de la manzana sabrosa.

El trabajo de zapa de éste y de otros *eminentes* americanos, fué produciendo sus frutos; primero llevando el germen insurrecto á la perla de las Antillas; más adelante levantando atmósfera en Europa, contra España, para justificar el despojo y evitar ingerencias extrañas, consiguiendo de tal manera ese efecto, que nuestra Nación quedó del todo aislada y su causa llegó á hacerse antipática y ruín á la faz de los pueblos civilizados. ¡Cierto es que la torpeza propia, contribuyó á esa finalidad triste!

Ya seguros los americanos de que nada tenían que temer por ese lado, estrechamente unidos además con una potencia europea, arrojaron la careta y prestaron á la revolución cubana toda suerte de ayuda. Allá, en los Estados-Unidos, se preparaban las expediciones á la luz del día, y con pompa y regocijo salían para las costas de Cuba: si eran desembarcadas, todo iba bien; si por casualidad caía alguna en poder nuestro, trocábanse por

encanto aquellos filibusteros en benditos ciudadanos americanos, y en vez de exigir reparaciones, venía á resultar que teníamos que darlas. Nidos de insurrectos eran Cayo Hueso, Tampa, Jacksonville, Filadelfia, New-York, Washington y todos los puertos de la costa del Atlántico: sólo faltaba un pretexto para que la codicia yankee se mostrase en su descarada desnudez y éste llegó con motivo de la catástrofe del *Maine*, suceso evidentemente demostrado que nació de la impericia, del abandono, de la fatalidad, de todo eso junto acaso, jamás, jamás de la traición ni del crímen de manos españolas (1). Entonces, llegó al colmo la humillación. Ni siquiera se permitió que la investigación española se amalgamase con la americana para dar paso á la luz científica, y en cambio, la plaga de corresponsales yankees que en Cuba

(1) Fuimos de los primeros que acudieron al lugar de la explosión y recibimos las impresiones verdaderas del hecho, que condensamos en un folleto demostrativo de sus causas ocasionales, ajenas en absoluto á todo agente exterior al barco. Tampoco la comisión americana de investigación, en el informe de 21 de Marzo de 1898, se decidía á fijar responsabilidades, pues su conclusión única era, que el *Maine* había sido destruido por una mina submarina sin que pudiera precisarse la responsabilidad de ninguna persona ó colectividad. Caso raro, para decidir el cual tardaron dos meses los americanos. ¡Dos meses que necesitaban para seguir engañándonos y prepararse mejor

se dedicaba á inventar acusaciones contra nuestro ejército y sufrimientos y pérdidas para súbditos americanos de pega, corresponsales que mansamente se nos hacía aguantar, destapó su odio por completo, y pintó minas submarinas y torpedos y máquinas infernales en aquella bahía donde sólo se revolvían los sucios y fangosos fondos, que es fama contienen los gérmenes del vómito negro que tantas vidas españolas consumió, ofrecidas en holocausto de la civilización y en beneficio de la riqueza de aquel país ingrato.

La guerra pareciónos inminente y próxima; sin embargo, las noticias que á Cuba llegaban de la Península, revelaban una confianza grande en que se conjurase el conflicto *pacíficamente*. La equivocación, fué bien patente; los perjuicios que produjo, inmensos; en España no debió abrigarse esa

---

en tanto que de nuestra parte todo era calma y confianza!.....

Ahora que los americanos dominan en la Habana, han podido *convencerse* de que lo de las minas submarinas fué una infamia, y procederían noblemente declarándolo.

No debemos silenciar, el papel director que en esta farsante trama, desempeñó el consul de los Estados-Unidos en la Habana, Mr. Lee. Pública y descarada era su animadversión hacia España. El daño que produjo fué inmenso, su relación con nuestros contrarios del interior manifiesta. ¡Mentira parece hoy que se tolerase allí á tan mortal enemigo!

esperanza: y es seguro que existió quien la creyera, por cuanto se confirmó por una calma absoluta, que dió lugar á que ni aquí ni allá se tomasen las resoluciones rápidas y enérgicas que reclamaba la guerra, en punto al abastecimiento del país, á la reconcentración de las tropas y al desarrollo del poder naval.

El *plan de campaña de los Estados-Unidos*, empezó á significarse de un modo claro. La voracidad asombrosa que allí tiene la prensa, dió rienda suelta á sus ansias y se dedicó á bosquejar la silueta de lo que habrían de ser las operaciones navales y militares que se iban á emprender contra nosotros. Notábase, que daban importancia suma, los estrategos yankees, á nuestra escuadra, que aparecía bastante fuerte, á juzgar por las listas de barcos que se publicaban y por las condiciones que se les concedían, entre otras, la de *velocidad* y la pretendida eficacia de los *destroyers*, que llegaron á producir algún pánico entre los marinos de los Estados-Unidos. El fracaso de la expedición en que venían, hemos de comprobar que influyó no poco en las sucesivas maniobras de la escuadra americana.

De tal modo se consideraba inminente la guerra, que, más de dos meses antes de estallar, el día

13 de Febrero, el periódico *New-York Herald*, daba á la estampa un plan completo de operaciones, al que se atribuyó carácter semi-oficial (1).

Mucho, casi todo, lo que en él se proyectaba era tan racional, que sin disputa había sido trazado por mano experta y pudo muy bien ser tomado como base por nuestro Gobierno para proceder en consecuencia. Es de suponer que tendría mejores informes. Nosotros carecemos de ellos, y encontramos de otra parte tanta consecuencia entre lo que el plan dice, lo que la lógica aconsejaba y lo que los americanos hicieron, que vamos á tomarlo por base de nuestros razonamientos.

Pudiera hacerse la objeción, de que poco fundamento debe tener un plan de guerra, cuando de antemano se hace saber al enemigo: anticipándonos á ese juicio, diremos, que todo aquél que haya vivido en los Estados-Unidos ó conozca su manera de ser, sabe que allí no hay nada oculto; la idiosincrasia especial de aquella gente, llega á tal grado, que hasta los más secretos planes se publican, pudiendo citarse como ejemplo las expediciones

(1) Lo consideramos á tal punto importante que realizamos entonces el trabajo de traducirlo y publicarlo en el *Diario del Ejército*, de la Habana. Créese inspirado por el *Strategic board*, (Junta de estrategia.)

filibusteras, siempre anunciadas con anticipación y que luego eran confirmadas en la realidad.

***

Examínanse en el plan de guerra á que nos hemos referido las cuestiones siguientes:

¿Caso de declararse una guerra entre España y los Estados-Unidos, cuáles podrían ser los planes de campaña de las dos naciones?

¿Podría ser España la primera en tomar la ofensiva?

¿Podría ser de los Estados-Unidos la acción inicial?

¿Sería fácil la lucha en el exterior sobre tierra ó en el mar, ó en ambos sitios, y en qué extensión?

Estos temas se desarrollan en la forma que á continuación exponemos.

En la estrategia hay tres cosas que demandan especial consideración:

1.ª La base de operaciones.
2.ª El objetivo.
3.ª La línea de operaciones.

La *base de operaciones* es la posición desde la cual las fuerzas pueden avanzar y á la que pueden retirarse.

El objetivo comprende cuatro aspectos distintos:

El ataque al comercio del enemigo.

El bombardeo de sus puertos.

El bloqueo de sus costas.

La invasión de su suelo.

La *línea de operaciones* es la que señala el lugar donde se combate, ó sea el teatro general de la guerra.

**Base de operaciones de España.**

La base avanzada de operaciones de España podría ser la *isla de Cuba,* y la de los Estados-Unidos *Cayo Hueso.* Cuba es la mayor de las Indias orientales y la más importante de las posesiones españolas. Está situada en la entrada del golfo de México, 130 millas al Sur del estado de la Florida, y 75 millas distante de la bahía de Cayo Hueso, de la cual la separa el estrecho de la Florida. Al Este, la isla queda separada de Haytí por el paso del Viento, que tiene más de 50 millas de anchura; al Sur, 90 millas dentro del mar Caribe, se halla la isla de Jamáica; al Oeste, el canal de Yucatán, de 130 millas de anchura, la separa de la tierra más próxima de Centro de América.

La extensión de sus costas, descartando las

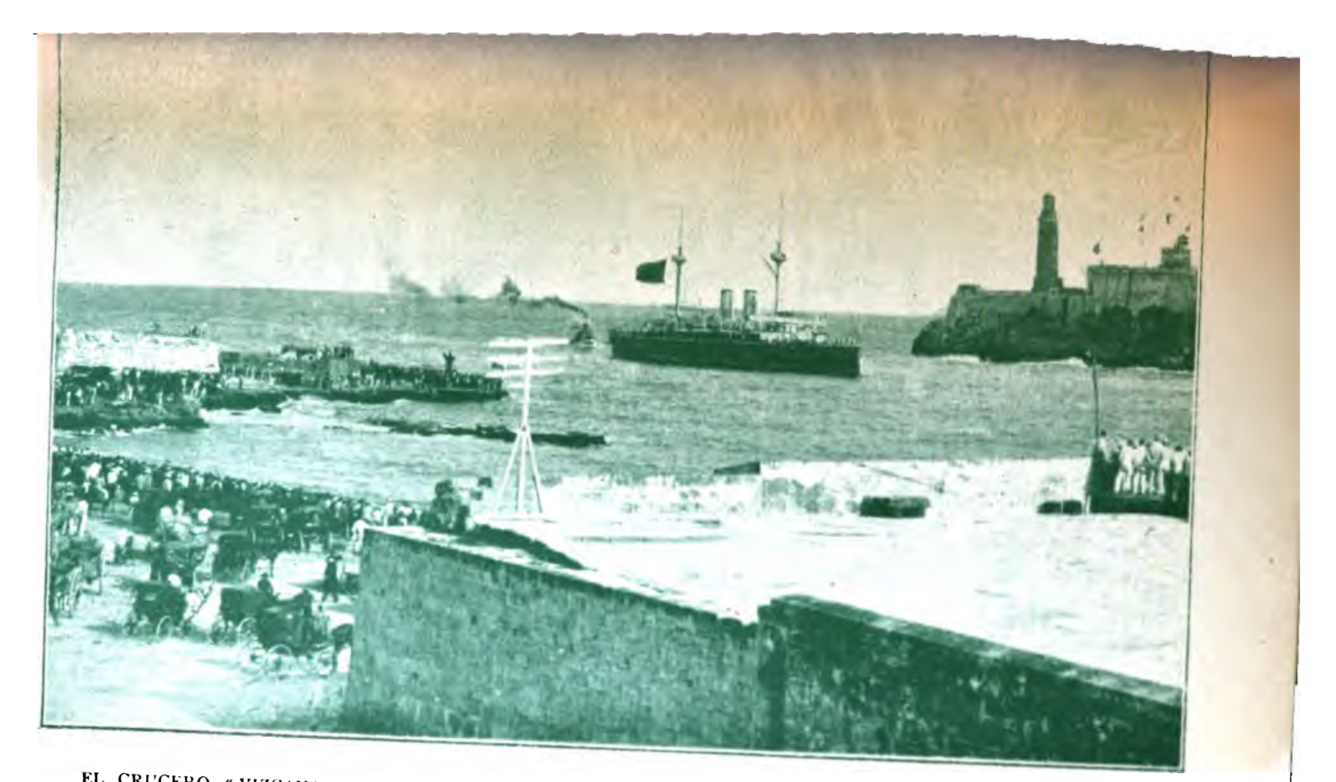
sinuosidades menos importantes, es 2.000 millas. Su litoral es muy peligroso y lleno de escollos, plagado de arrecifes y bajos que se extienden algunas millas mar afuera de la orilla. Estos bajos permiten pocos sitios de desembarco, no pasando de 14 las bahías que tienen fondo suficiente para permitir la entrada de barcos de regular porte.

Existe, pues, en las costas gran extensión de mar resguardado por la tierra de los cayos y bajos, al cual sólo se puede entrar atravesando estrechos y sinuosos canales, en el interior, y al terminar los cuales, se extienden ó abren las bahías, ó bien hacia el exterior concluyen entre bajos en forma de bahía.

Tal configuración ha de tenerse muy en cuenta bajo el punto de vista estratégico y de las ventajas y desventajas que presenten esas costas. Lo expuesto permite asegurar que no sería difícil operación el cerrar los puertos de Cuba al enemigo y dejarlos abiertos como lugares de seguridad y refugio para el amigo.

### Lo que España podría hacer.

Para la defensa del Occidente de Cuba, España podría mantener el paso del Viento, bajo su observación y guarda, sirviéndole de vigía sobre el



EL CRUCERO «VIZCAYA» ENTRANDO EN EL PUERTO DE LA HABANA (PROCEDENTE DE NEW-YORK)
EL DÍA 1.º DE MARZO DE 1898

mar Caribe. La isla termina [illegible] la punta de Maisí.

El paso del Viento separa [illegible] con un ancho de 45 millas. [illegible] navegación entre los [illegible] Estados-Unidos y la parte [illegible] circula por este paso. El [illegible] de tierra baja, [illegible] más próximo de anclaje es el [illegible] á 25 millas sobre la costa Norte de [illegible]

La base de operaciones para una escuadra [illegible] tinada á bloquear el paso del Viento [illegible] Baracoa en la costa Norte y Guantanamo en la costa Sur. Los dos tienen agua [illegible] para los barcos de guerra de [illegible]

### Escuadra defensiva.

Dos escuadras serían [illegible] operar al Norte desde Baracoa [illegible] desde Guantanamo, y para asegurar la [illegible] ción de las dos sería precisa una [illegible] el país de mar á mar. Establecida [illegible] pudiendo patrullarse el paso del Viento [illegible] mar Caribe, habría de extenderse la acción [illegible] los canales del Norte, cercanos á la parte [illegible] de Cuba y algo distantes del paso [illegible]

Para ello sería necesario otro puerto que sirviera de depósito cerca de Baracoa, tal como el de Nipe, que dista de aquél 75 millas.

El puerto de Nipe es muy seguro y posee aguas profundas. Tiene esta bahía 9 millas de longitud y de 3 á 7 de anchura. La distancia de 75 millas desde Baracoa podría andarla la escuadra en cinco horas, si era necesario, ó bien tener una división en Nipe y otra en el paso del Viento, de las cuales una podría estar moviéndose mientras la otra permaneciese en su estación.

## El canal de Bahama.

Desde Nipe el canal de Bahama puede ser bloqueado efectivamente por la flota española. Los límites del crucero, á partir de Nipe, podrían ser 150 millas de la isla de Lobos á la isla de Crooked, á 600 millas de Puerto-Rico.

Pudiera una escuadra enemiga poderosa venir á atacar del Nordeste, en cuyo caso jugarían papel importante el canal de Bahama y el paso del Viento, pues en ellos se librarían los combates principales.

Los barcos necesarios para cerrar estos pasos y operar al Sur, en caso de que por allí se presentase fuerza enemiga, serían: tres cruceros acoraza-

dos, cuatro ídem de gran tonelaje, ocho más pequeños—incluyendo cañoneros y torpederos de alta mar—y algunos torpederos adjuntos á los cruceros acorazados.

La flota necesaria para poseer el mar de las costas Norte y Este de Cuba, podría consistir en conjunto, en tres cruceros acorazados situados á 150 millas de distancia, cuatro grandes cruceros protegidos en estaciones intermedias con relación á los anteriores, ocho cruceros más pequeños ó cañoneros entre cada uno de los cruceros grandes y la línea de los puertos que sirve de base.

Tal flota, en esa posición, podría ser capaz de reconcentrarse en doce horas en cualquier punto en que el enemigo apareciese con fuerza bastante para intentar romper la línea, y además vigilaría una buena parte del paso del Viento y el de la Mona, en forma de impedir al enemigo el ataque desde el Sur.

La escuadra del Sur hemos dicho que podría estacionarse en Guantánamo, pero este puerto pudiera resultar inadecuado para atender á las demandas de la gran escuadra del Norte, sobre todo si ésta se le uniese por venir hacia el Sur.

Cuando esto sucediera, el puerto de Santiago de Cuba vendría á constituir mejor base para la

flota por tratarse de una plaza importante en recursos, situada 5 millas retrasada de la costa y á la que sólo se llega pasando un estrecho canal muy intrincado y tortuoso, que, con frecuencia, ofrece menos de 200 piés de anchura.

### La llave de la isla.

En el Noroeste tiene Cuba por límite el estrecho de la Florida, de 130 millas de ancho, y el canal de Yucatán de 100 millas. Para operar en el estrecho de la Florida podría ser la base una línea de 45 millas que conectase á la Habana con Matanzas. Estas dos ciudades son las que más importante papel estratégico y comercial juegan.

La Habana, ó sea la capital, es la llave de la isla, pero sus defensas, á semejanza de los demás puertos de Cuba, son viejas y vulnerables y no montan cañones capaces de ofender á los modernos barcos acorazados.

La Habana está prácticamente indefensa (1), sin embargo de que podría haber sido hecha, por medio de la defensa de su bahía y costas, una inexpugnable base de operaciones, y, á la vez, de

(1) Al tratar de las defensas de la Habana, hemos de ver cuánto error encierra esa apreciación.

*abastecimiento, depósito seguro,* así de hombres como de recursos de todo género para los barcos y centro de las reservas que se necesiten.

Matanzas, el otro punto extremo de la base del Oeste, es ciudad mucho más pequeña que la Habana, pues su población sólo alcanza á 70.000 almas. El canal de entrada tiene 4 millas de longitud y 1 de anchura, defendiéndolo tres antiguas baterías.

La costa entre Matanzas y Habana es franca y puede navegarse con toda seguridad á 3 millas de ella. Sobre esta base pueden correr los barcos sin peligro lo mismo de día que de noche. Si el enemigo quisiera hacer por allí un desembarco, podría resultarle imposible si se contaba con alguna defensa móvil y con elementos para hostilizarlo en el mar. Mas esta acción pudiera completarse dominando por completo las 80 millas del estrecho de la Florida en la forma que sigue y que daría por resultado la destrucción del comercio por aquel lado. Un acorazado de primera podría estacionarse enmedio del canal á 40 millas de la Habana, y dos cruceros acorazados se situarían uno entre ese acorazado y Cayo Hueso y otro entre el acorazado y la Habana. Á los costados de la línea de aquellos tres barcos se pondrían grandes cruceros pro-

tegidos, y, en los espacios que éstos dejasen entre sí, buques avisos.

### El canal de Yucatán.

En esta vía marítima podrían estacionarse tres cruceros para vigilancia y persecución del comercio, ayudados por tres ó cuatro cañoneros. En el cabo San Antonio no hay bahías, pero cerca existen puntos de buen anclaje, donde los cañoneros tendrían sus estaciones. En caso que tuvieran que tomar puerto, está Batabanó, entre cayos, pero balizado y con 12 piés de agua. Allí pueden estar seguros los cañoneros, porque desde fuera no pueden entrar barcos grandes.

### Ataque al comercio.

Indicadas las bases de operaciones que España pudiera ocupar en orden de hacer efectiva la defensiva ó la ofensiva y considerando *ese segundo y más importante ideal estratégico,* nos extenderemos en algunas consideraciones.

El objetivo principal de ataque del enemigo *será el comercio marítimo.* La anterior disposición de la flota de España le facilitaría dar caza á los barcos americanos que naveguen por el mar Caribe y el golfo de Méjico.

### El comercio de los [illegible]

Todos los barcos [illegible] América Central, [illegible] las Indias de Bar[illegible] un par de cruceros [illegible]

Si España [illegible] cio de los Estados-[illegible] además del mar Caribe, [illegible] Stream, desde Cabo [illegible] des tienen que [illegible] tes que se dirigen al [illegible]

Otro de los [illegible] mercio con la América [illegible] terceptado, es á 1.000 ó [illegible] New-York, en un [illegible] millas de diámetro. Á este [illegible] barcos mercantes de Europa [illegible] tos del Este de los Estados-[illegible]

### Peligra el comercio español

Recordemos, que en una guerra contra el comercio puede sufrir tantos perjuicios el que ataca como el atacado. Quizás España intentase la destrucción del comercio de los Estados-Unidos. En ese caso, ella podría perder su propio comercio

marítimo por la sencilla razón de que los barcos que necesita aplicar para la protección de las rutas comerciales habría de dedicarlos á perseguir y destruir los barcos mercantes en las derrotas que éstos tengan á su vez que seguir.

La marina mercante española sė compone de 960 buques, de los cuales 402 son vapores de más de 1.000 toneladas; de éstos hay 37 de más de 3.000 toneladas y 37 de tonelaje comprendido entre 2.000 y 3.000. De entre todos hay 32 de andar de 12 nudos, y sólo dos de ellos poseen andar de 16 nudos. Desde luego, estos barcos reciben una subvención, y en caso de guerra sería necesario que quedasen al servicio de España; la mayor parte de su comercio se colocaría fuera de su bandera.

### Bombardeo y bloqueo.

Entre los objetivos señalados entra la posibilidad de que España bombardease, bloquease ó invadiese las costas de los Estados-Unidos.

El bombardeo parece atractivo, pero sería de escasos resultados, si no del todo impracticable. Las grandes ciudades de los Estados-Unidos no pueden ser alcanzadas por los cañones de una flota enemiga sin gran peligro para la flota misma.

Una marina superior y grande podría intentar ese azar, pero una marina inferior semejante á la española, iría sólo en pos de un desastre.

### Desembarque de fuerza.

El desembarque de fuerzas españolas en los Estados-Unidos es una hipótesis que hay que desechar. Si España tuviese una escuadra de primera clase podría ser investido Cayo Hueso, aunque siempre sería necesario un bombardeo serio para reducir al silencio los fuertes que defienden la entrada. Pero esto no daría ventaja alguna teniendo alejada nuestra fuerza del Cayo, donde no puedan llegar los efectos de la flota. La estación naval podría ser destruída y algún carbón pudiera ser tomado; mas para reducir la plaza sería indispensable un gran gasto de municiones difíciles de reemplazar, y no merece la pena consumirlas para eso.

Después de esta ligera descripción se viene á concluir que el sólo objetivo de España sería la destrucción de nuestro comercio, especialmente el de las Indias Orientales, que es el mayor y donde nuestro prestigio es también mayor. Estas pérdidas llegarían á perjudicarnos, pero tampoco aprovecharían á España, y nunca influirían en la duración de la guerra. Las depredaciones y destruccio-

nes del *Alabama* no hicieron ningún efecto para la conclusión de las hostilidades entre el Norte y el Sur.

**La línea de operaciones.**

La tercera cosa que juega en la estrategia es la línea de operaciones, la cual, en este caso, resulta claramente indicada. Consistiría en preservar á Cuba por medio de una flota *ofensiva*, actuando *á la defensiva* tan lejos de las costas como le fuera posible, es decir, que esta escuadra necesitaría mantener siempre el contacto con las bases y encontrarse alerta en disposición de poder descubrir y aniquilar á las fuerzas enemigas que intentasen penetrar en sus aguas forzando el paso, el que una vez conseguido, sería probablemente imposible lanzar fuera al enemigo. Si la flota española resultase victoriosa, se encontraría en disposición de hacer el bloqueo y el bombardeo.

Por otra parte, pudiera la escuadra española *ser derrotada*, su cordón roto, desmoralizadas sus fuerzas, y entonces la Habana y Matanzas y el canal de Yucatán y el paso del Viento caerían en nuestro poder, y Cuba entera pudiera cesar de ser posesión española.

## Lo que podrían hacer los Estados-Unidos

Empieza exponiendo [illegible] tégicos exigen desde [illegible] lucha, el numero de [illegible] así para la ofensiva [illegible] las teorias que habrían [illegible] renglón seguido [illegible] semejante para ellos [illegible] la ventaja para ellos [illegible] estan mil veces mejor [illegible] y á seguida pasa á [illegible]

## Invasion de España

Y afirma que la invasion [illegible] probablemente [illegible] pero que, sin duda, [illegible] los puertos españoles [illegible] de guerra, arrasando [illegible] Atlantico con el fuego [illegible] acabado tipo.

Para invadir la [illegible] chos transportes que [illegible] del Océano; la linea de [illegible] ga, tendria que ser protegida [illegible] Cuba, que quedaria á la [illegible]

inconveniente capaz de exigir un ejército dedicado contra él. Sin embargo, la invasión pudiera venir después, cuando el primer ataque se coronase por el éxito. Este primer ataque habría de ser, irremisiblemente, sobre Cuba.

### El asalto de la Habana.

Á Cuba se llega fácilmente. Las líneas de comunicación son cortas y pueden protegerse bien, y además, *en el corazón del mismo país enemigo encontraríamos miles de aliados.* Es cuestión que merece pensarse si la invasión de la isla necesita hacerse. Contribuciones de armas, alimentos y recursos militares enviados al interior por nuestros barcos, debilitarían las fuerzas españolas y revivificarían á los insurgentes cubanos, de modo que la fuerza militar necesaria por parte de los Estados-Unidos sería menor de un cuerpo de ejército. Existe el dicho de que Napoleón acabó en España. Pues bien, *España podría acabar en la perla de las Antillas.*

### Carácter de la guerra.

De manera que la guerra habría de tener al principio carácter naval y quedaría la lucha terminada en un corto tiempo. No hay que hablar de la

lealtad y confianza de nuestro pueblo acerca de esto; sin embargo, no debemos caer en exageraciones que hagan que *entre la desilusión si el conflicto no fuese corto*, porque hay muchas cosas que no pueden preverse y los americanos no pueden ser clasificados como aquellos infortunados franceses que gritaban en 1870: *«¡Á Berlin!»*, y cuyas predicciones de un mes de campaña causaron el ridículo en todas las naciones.

Es verdad que la fuerza de que nosotros disponemos es superior á la de España de todas clases, *excepto en los torpederos;* es también cierto que la flota auxiliar, bajo nuestra bandera, es mucho más grande y se moviliza más fácilmente; que, dejando á un lado todo lo que se refiere al *coraje, la disciplina y la instrucción de nuestra marina es altísima,* á causa de que una gran inteligencia y una fina tradición informan nuestro servicio, y es igualmente cierto que nuestras posibilidades de recuperación de lo gastado son superiores y nuestros recursos más capaces para hacer frente á los dispendios. Es también verdad que nosotros tenemos *mejor guardada nuestra casa;* que nosotros *podemos abastecernos de carbón* y víveres y recursos más fácilmente, y que tenemos puertos de construcción y reparación á la mano.

### Carbón y reparaciones.

En las facilidades de hacer carbón contamos enorme ventaja, á causa de que los barcos españoles dependen en alto grado de los envíos que se hagan del exterior. Su flota necesitaría tomar el combustible de naciones amigas, las cuales, por obligación de las leyes internacionales, tendrían que transformarse en neutrales.

Las existencias de carbón que haya en Cuba, disminuirán rápidamente, y su reposición podría dificultarse, si no impedirse del todo, en el mar, por medio de nuestros cruceros. Análogas serían las dificultades para hacer reparaciones que, si abundan en tiempo de paz, se multiplican en época de guerra.

El deber de nuestra marina quedaría circunscripto á la rendición de la Habana, el bloqueo de Cuba y Puerto-Rico, el equipamiento de los insurrectos cubanos, la destrucción del comercio español y la defensa de nuestra base de abastecimiento y otros puertos propios. Estos son trabajos de *tremenda magnitud* y *que demandan muchas actividades*. Batallas navales sería necesario librar antes de que la Habana cayese en nuestro poder, y á este objetivo podríamos dedicar todos los barcos

de la flota de combate no necesarios para la protección de nuestras costas.

*
* *

La catástrofe del *Maine* ocurrió el día 15 de Febrero de 1898 á las nueve y media de la noche, y este plan de guerra á España que acabamos de consignar, se publicó dos dias antes, en el *Herald* del día 13 de Febrero: es un detalle mas en comprobación de que aquella catástrofe, sólo fue un pretexto hábilmente aprovechado por los americanos para lanzarse á la contienda, y que esta habia sido decretada hacía mucho tiempo y venia vinculándose en los designios de los Estados-Unidos como ideal de irresistible fuerza.

Pero ese plan, así como otras muchas manifestaciones de hostilidad que sufrimos, pudo muy bien ser meditado detenidamente por nuestros responsables y venir á parar á la más racional de las dos proposiciones siguientes:

Si teníamos escuadra para enfrentar con la de los Estados-Unidos en condiciones medianamente iguales.

Entonces, á la guerra.

Si no teníamos escuadra, no teníamos recursos

ni apoyo, no teníamos plan ni era po
larlo.

Entonces, debió á todo trance deci
dad y evitar la guerra.

¿Era tan difícil saber cuál de las dos t
podía ser la mejor?

Los datos que más adelante daremos
tran que el problema era claro y sencillo.
duda de que carecíamos, casi en absolut
cuadra. Si á pesar de todo eso, sabiénd
necesaria la guerra, por razones de absolut
rio, que no se nos alcanzan, entonces debió
ella resueltamente, sin andarse por las ram
cretando cuantos medios ofensivos nos fuera
ble desarrollar.

Sólo una iniciativa extraordinaria y vig
mente heróica podía dejar en buen lugar el
y la moral nacional.

Las posiciones marcadas son las que ocupaba cada día el barco insignia, de la escuadra americana y el Cristobal Colón de la Española.



# CAPÍTULO II.

## El bloqueo y el corso.

Leyes que los regulan. —*Patentes de corso.*— Bestialidad del bloqueo. — Su aplicación en gran escala.

Define Pasquale Fiore el bloqueo, diciendo, que es la operación de guerra que consiste en el cerco de una costa enemiga para interceptar toda comunicación por mar, manteniendo aquél con un número de buques que *real* y *efectivamente* estén en condiciones para impedir por la fuerza á cualquier barco que pretenda atravesar la línea del bloqueo poder hacerlo, sin exponerse á ser *echado á pique* por los cañones de los buques estacionados (1).

(1) Las principales reglas que hoy rigen respecto del bloqueo pueden reducirse á las siguientes:

1.ª *Objetos del bloqueo.*— Un beligerante puede bloquear en todo ó en parte el litoral, los puertos y las radas del Estado enemigo, hasta donde sea necesario para conseguir el fin de la guerra; pero es necesario que la guerra exista de hecho, y si se

Supone, pues, el bloqueo, una ocupación de las aguas jurisdiccionales del adversario, y de aquí que lleve en sí un ejercicio de soberanía que aprecian de distinto modo los tratadistas de derecho internacional, pues mientras Hubner, Ortolan y Hautefeuille, admiten que el beligerante adquiere esa soberanía cuando ocupa las aguas territoriales de su enemigo, opinan otros que ese derecho no es

---

trata de guerra civil, que uno de los partidos reivindique el derecho de soberanía en el territorio que ocupe lo mismo que el otro.

2.ª *Diversas especies de bloqueo.*—Este puede ser sencillo ó público. Sólo se considera público el que se ha notificado en forma á las demás naciones por la que lo ha establecido. Los demás bloqueos se considerarán como simples ó sencillos. En el primer caso los capturados están obligados á probar la interrupción del bloqueo para librarse de las penas impuestas á los que lo violan; en el segundo, son los apresadores los que tienen el deber de probar la existencia del bloqueo al tiempo de la captura.

3.ª *Autorización del Jefe de las fuerzas.*—Cuando el Jefe de una escuadra establece el bloqueo de un puerto, no se considera aquél nulo por falta de autorización especial, á no ser que el Gobierno correspondiente desautorice á dicho Jefe. Algunos ponen en duda el derecho de un Jefe para decretar un bloqueo sin instrucciones cuando está cerca de la residencia del Gobierno, siéndole fácil recibirlas; pero la opinión más general es la contraria.

4.ª *Necesidad de la notificación.*—El buque particular neutral destinado á un puerto bloqueado no podrá ser capturado si no se le ha dado previamente aviso del bloqueo, haciéndose men-

indiscutible, porque la costa bloqueada esta casi siempre en poder del enemigo, que ejerce su soberanía hasta donde alcancen los cañones de sus puertos de mar, y que por lo tanto el derecho de bloqueo se practica en realidad en alta mar, donde se estacionan los buques bloqueadores, y esos mares no dependen de ningún Estado. De aquí que se sustente como más generalizada la opinión de

---

ción de ello en los papeles de á bordo, por un buque de la escuadra que mantenga el bloqueo. La sola intención de penetrar en un puerto bloqueado cuando este hecho no esté relacionado con otro, no es suficiente para decretar la condena de un buque neutral. La notificación del bloqueo hecha á las autoridades de un Estado neutral se considera suficiente para los ciudadanos de dicho Estado.

5.ª *Realidad del bloqueo.*—Para ser obligatorio debe mantenerse el bloqueo con un número de buques suficiente para prohibir efectivamente el arribo á la costa enemiga. Por regla general se permite la ausencia eventual de los buques que mantienen el bloqueo.

El bloqueo cesará cuando los buques que lo sostienen se retiren por cualquier causa que dé lugar á que se considere abandonada la empresa, provisionalmente al menos.

6.ª *Violación del bloqueo.*—Si el bloqueo es absoluto se considerará violado por cualquier acto positivo efectuado por un buque para entrar ó salir del puerto bloqueado, salvo en el caso de averías ó de arribada forzosa.

7.ª *Penalidad.*—La pena con que se conmina á los que violan el puerto bloqueado es la de confiscación, que comprende á la vez el buque y el cargamento.

que el bloqueo se funda únicamente en una exigencia de la guerra, que si bien causa perjuicio á los neutrales éstos deben someterse. Gessner, siguiendo la opinión de Grotius, considera también el bloqueo como una necesidad de la guerra que debe restringirse á los casos en que sea absolutamente necesario, y Dudley-Field (1) dice que los beligerantes sólo pueden bloquear los puertos militares y únicamente hasta donde sea necesario para apoderarse del contrabando de guerra, entendiendo por puerto militar el puerto fortificado, ocupado por más tropas de las que exige el mantenimiento del orden interior. Fúndase en que los perjuicios del bloqueo sólo serán efectivos en los puertos pertenecientes á una isla ó que reunan condiciones especialísimas.

Estas condiciones, reuníalas sin disputa, la isla de Cuba, así que en el plan de guerra de los Estados-Unidos, que hemos descripto en el capítulo anterior, entraba por mucho la acción del bloqueo, tanto en lo que se refiere á las operaciones de los americanos, como á las de defensa contra ellas que pudieran desarrollar los españoles, porque aquéllos llegaron á comprender que faltándonos poder na-

(1) Proyecto de Código internacional, art. 891.

val, la isla, separada á gran distancia de España, y sin medios directos para una larga subsistencia de su ejército y de sus habitantes, en razón á la especialidad de sus cultivos, podía ser fácilmente incomunicada y rendida por hambre sin gran esfuerzo ni sangre (1). Era la continuación de la teoría *humanitaria* que los yankees esgrimían desde tiempo anterior para disculpar sus intenciones.

Mas nunca se figuraron los americanos que pudieran llegar á establecer un bloqueo completo de toda la costa de Cuba, porque estaban lejos de imaginarse que nuestra escuadra fuese tan deficiente como en realidad lo era; así que al principio, declararon bloqueada únicamente la costa y puertos del litoral del Norte comprendiendo Bahía-Honda, Habana, Matanzas y Cárdenas, y sólo cuando estuvieron seguros de que no irían todos los destroyers y de que los únicos barcos de que podíamos por de pronto disponer eran los de la división de Cervera, extendieron el bloqueo á la costa del Sur, primero desde Cienfuegos á Santiago de Cuba y en sucesivo proceso á la isla entera, lo que lograron cuando la escuadra nuestra quedó encerra-

(1) En Cuba, la mayor parte de los artículos de primera necesidad, la harina, el arroz, el tocino, el tasajo, la manteca, etcétera, eran importados.

da en la bahía de Santiago. El bloqueo entonces, adquirió algunas veces el carácter de una verdadera *juerga*. Mirando con los anteojos de las baterías de la Habana, hemos visto entre los barcos bloqueadores, ejerciendo funciones de vigilancia y hasta de persecución de las goletas costeras y llevando y trayendo órdenes, los remolcadores particulares de la prensa de los Estados-Unidos y los yachts de recreo, en algunos de los cuales se distinguían *ladys* excursionistas y se adivinaba la animación del *champagne*.

Y á todo esto, por nuestra parte, ni siquiera se daba expansión al método de guerra, que temía el enemigo, *el corso*, en tanto que en los Estados-Unidos, si no con ese nombre, con el de barcos auxiliares, figuraban entre los bloqueadores numerosos buques, cuyas funciones realmente se confundían con las que el corsario simboliza.

Algo hay, algo debe haber oculto, que el pueblo á su tiempo sospechó, y que acaso fué la traba que nos vedó dar patentes de corso, que sólo por su fuerza moral, hubieran podido obligar al enemigo á *subdividir su escuadra*, y en ese caso, quien sabe si nuestra derrota, si ese era el sino que teníamos que sufrir, hubiera sido menos bochornosa.

Ese algo, ¿no podría conocerse? ¿No podría-

mos saber á quién ó á quiénes tenemos que agradecerlo?

Porque si no existieron entorpecimientos ni prohibiciones, no decretar valientemente el corso resultaría grave responsabilidad.

El convênio que abolió el corso para uncs Estados y que por lo tanto lo sancionó para otros, precisamente para España, los Estados-Unidos y Méjico, que fueron los que no entraron en él, y sólo aceptaron los artículos 2.º, 3.º y 4.º Dice así:

ANEXO AL PROTOCOLO NÚM. XXII.

**Declaración.**

« Los Plenipotenciarios que han firmado el Tratado de París de treinta de Marzo de mil ochocientos cincuenta y seis, reunidos en conferencia,

» Considerando:

» Que el derecho marítimo en tiempo de guerra ha sido durante mucho tiempo objeto de discusiones desagradables;

» Que la incertidumbre del Derecho y de los deberes en semejante materia, da lugar á que entre los neutros y los beligerantes surjan diferencias de opinión que pueden producir serias dificultades y hasta conflictos;

» Que sería ventajoso, por consiguiente, establecer una doctrina uniforme sobre un punto tan importante;

»Que los Plenipotenciarios, reunidos en el Congreso de París, no podrían responder mejor á las intenciones de que se hallan animados sus Gobiernos que tratando de introducir en las relaciones internacionales principios fijos respecto á este asunto;

»Debidamente autorizados los mencionados Plenipotenciarios, han convenido concertarse sobre los medios de realizar este objeto, y una vez de acuerdo, han determinado la solemne Declaración siguiente:

»1.º *Se declara la abolición* y *abolido el corso.*

»2.º El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, con excepción del contrabando de guerra.

»3.º La mercancía neutra, con excepción del contrabando de guerra, no se puede embargar bajo pabellón enemigo.

»4.º *El bloqueo, para ser obligatorio, debe ser efectivo; es decir, mantenido por una fuerza suficiente* que impida en realidad la entrada del enemigo en el litoral.

»Los Gobiernos de los Plenipotenciarios infrascriptos se comprometen á llevar esta Declaración á los Estados que no han sido llamados á tomar parte en el Congreso de París, y á invitarles á acceder á ella.

»Convencidos de que las máximas que acaban de proclamar no pueden menos de ser acogidas con gratitud por el mundo entero, los Plenipotenciarios que subscriben se lisonjean con la esperanza de que los esfuerzos de sus Gobiernos, en el sentido indicado, obtendrán el éxito más completo.

»La presente Declaración NO ES, y NO SERÁ obligatoria más que entre las Potencias que se han adherido ó que se adhieran á ella. Hecha en París el 16 de Abril

de 1856.=*Por Austria,* Buol Schaneustein, Hübner. =*Por Francia,* A. Walesoski, Bourqueney.=*Por la Gran Bretaña,* Clarendon Cowley.=*Por Prusia,* Manteuffel, Hatzfeldt.=*Por Rusia*, Orloff, Brumow.=*Por Cerdeña,* C. Cavour, De Villamarina.=*Por Turquía,* Aalí Mehemmed Djémil.»

Es según esto incontrovertible, en buen Derecho internacional, que España podía decretar y hacer el corso, sacando de ese medio de guerra comercial, que tanto escocía á los yankees, todo el partido que le conviniese con arreglo á las leyes que lo reglamentan (1).

(1) El corso, se halla perfectamente regularizado por las leyes, y por lo tanto no ofrece ningún peligro criminal ni abusivo.

Las condiciones impuestas por el derecho convencional lo mismo que por el consuetudinario, y que observaron siempre las naciones civilizadas para legitimar el corso, son las siguientes:

1.ª La patente de corso.

2.ª La fianza previa.

3.ª El juicio de tribunal competente sobre las capturas hechas por los corsarios.

La patente, que debe ser expedida por el Jefe del Estado, es el documento legal que confiere al individuo particular comisión en debida forma para tomar parte activa en las operaciones de la guerra y hostilizar al enemigo en los mares que en dicha patente se expresan.

La legislación de España determina, que el que pretendiere

Y era tanto más lógico que España adoptase esa medida, cuando se trataba de guerra con una Nación que no había accedido á la abolición del corso, y que por lo tanto, tenía también libre derecho á usarlo si así le convenía. Si la guerra hubiese sido entre España y otra potencia de las que optaron por la abolición del corso, el caso no hubiera sido igual.

---

armar un buque en corso debe solicitarlo de la autoridad de Marina de la provincia, explicando en la instancia la clase de la embarcación, su desplazamiento, armas que deba llevar, pertrechos y número de individuos de su tripulación, así como las fianzas abonadas que ofreciere; y una vez cumplidas las formalidades legales, se entrega al capitán del buque el mencionado documento.

Sin este permiso especial del Soberano ó Jefe del Estado, todo acto de agresión cometido por un particular, excepto en los casos de natural y legítima defensa, se reputa como delito de piratería.

Las patentes de corso sólo pueden expedirse á los buques mercantes de la Potencia cuyo pabellón arbolan y sobre los cuales ejerce su jurisdicción el Soberano territorial, prohibiendo las leyes interiores de todos los países, por regla general, que los buques mercantes nacionales soliciten ó admitan patentes de corso de potencias extranjeras; algunos tratados estipulan que el beligerante puede considerar como pirata al buque neutral que tuviera patente de corso de su enemigo.

Las patentes de corso tienen generalmente una duración limitada que se expresa en su texto; y una vez espirado el plazo por el cual se concedió, son ya nulas, es decir, que el corsario

La negativa [illegible] Ortolan, por [illegible] y como España, que posee [illegible] tos necesarios para ser [illegible] una Potencia [illegible] de primer [illegible] al citado principio [illegible] carácter de [illegible] tuirlo en regla [illegible]

---

deja de hecho de ser [illegible] vertido como antes en buque de [illegible] la comisión de guerra que se le [illegible] torial continuará [illegible] buque [illegible] revestirían carácter legal [illegible] ilegales las capturas que [illegible] berán anularlas [illegible] hacer que satisfaga el [illegible] la penalidad que las leyes [illegible] castigar esa irregularidad.

También [illegible] á sus efectos el día en que se firma [illegible] devolverse á sus legítimos dueños [illegible] de la expresada fecha [illegible] modifique este principio general [illegible] propietarios de los buques [illegible] cibir indemnización ninguna [illegible]

La propiedad marítima [illegible] de guerra que por [illegible] de neutrales, no se confiere [illegible] que el tribunal especial [illegible] legítima la captura.

ternacional marítimo fundada en los tratados. El de legítima defensa inherente á la soberanía, implica necesariamente para un Estado empeñado en guerra el derecho de llamar á las armas á todos sus ciudadanos, organizando así en tierra como en la mar, una milicia nacional, siendo ese derecho uno de los que los publicistas llaman primitivos y absolutos. Las potencias que consintieron en limitar ó abandonar el ejercicio del corso, persiguieron principalmente el objeto de evitar la repetición de los abusos que se le atribuyen, pero esos excesos no dependen por modo esencial de ese género de hostilidades; los abusos que algunas veces cometieron los corsarios, deben atribuírse, sobre todo, á la incertidumbre de los derechos y de los deberes entre neutrales y beligerantes, incertidumbre á que, en cuanto es posible, pusieron término los principios segundo y tercero de la Declaración de París, estableciendo una doctrina uniforme sobre ciertos puntos importantes ya observados por todas las naciones, excepto la Gran Bretaña.

Por donde quiera que se mire esta cuestión, descuella el error: no hay, no, disculpa posible, que justifique que no aprovechásemos ese medio de guerra.

Y de otro lado, ¿qué compensación obtuvimos

por no hacer el corso? ¿No era un [illegible]
el que los Estados-Unidos [illegible]
eso, nos parece oportuno reproducir [illegible]
el *Diario del Ejército* de la Habana [illegible]
queo (10 de Junio):

«Los Estados-Unidos, que [illegible]
que están haciendo, mas que [illegible]
lo practican, pues no sólo hacen [illegible]
bloqueo de los buques de su escuadra [illegible]
dicha, empleándolos como [illegible]
seguir á nuestros buques mercantes [illegible]
mado en guerra numerosos barcos [illegible]
dedican á esa operación.

Los buques mercantes [illegible]
man en guerra, [illegible]
cruzan por estos mares, apresan [illegible]
conducen á sus puertos para [illegible]
partido su valor, ni mas ni menos [illegible]
corsarios: ¿por qué motivo no [illegible]
lo mismo?

Si es cuestión de nombre [illegible]
miento, recurramos al mismo [illegible]
*liares de la escuadra* [illegible]
prestan esos buques mercantes [illegible]
mismo, hacer presa en los [illegible]
tren, entorpecer el comercio [illegible]
por lo tanto, es insigne [illegible]
escrúpulos incomprensibles [illegible]
están haciendo desde que [illegible]

Aquí, en Cuba, tenemos valiosos elementos que aprovechar en esas empresas. Hay numerosos barcos costeros que pueden servir de auxiliares de nuestra escuadra, si no se quiere darles el nombre más claro de corsarios».

Aún hay más: el bloqueo de la isla de Cuba, nunca fué efectivo y por lo tanto debió cesar temporalmente al demostrarse así, lo que hubiese dado lugar á facilidades para el abastecimiento.

La mayor parte de los autores de Derecho internacional, están conformes en que el bloqueo cesa en el momento en que los barcos que forman el arco de vigilancia y fuerza, desaparecen por cualquier causa de las aguas de que se habían apoderado.

Hay algunos, como Hauttefeuille, Negrin, Riquelme, Ortolán, Halleck y Fauchille, que establecen de un modo radical, que si los buques bloqueadores se ven obligados á separarse del puerto bloqueado, sea por mal tiempo, por averías, por dar descanso á las dotaciones ó por falta de víveres, el bloqueo queda sin efecto y para volver á establecerlo hay que notificarlo de nuevo.

Otros autores, como Bello, Perels, Bluntschli, Le Moine, Wheaton, Heffter y Scott, no admiten que el bloqueo cese porque los barcos bloqueado-

res se ausenten á causa de esos accidentes fortuitos, y entienden que por ello no debe considerarse desaparecido el bloqueo, siendo esta teoría la que generalmente profesan los ingleses, y por lo tanto los americanos, enfrente de la otra que sientan los tratadistas franceses, con mayor fundamento y razón.

Nuestro contralmirante D. Manuel J. [illegible], en un recientísimo y excelente tratado de Derecho de gentes que sirve de texto en la escuela general de la Armada, se declara partidario de la doctrina francesa, porque — dice — que consistiendo el bloqueo en la conquista del territorio marítimo del enemigo, mantenida real y efectivamente por las fuerzas navales del bloqueador, es cosa clara y evidente que al cesar la conquista, al suspenderse la ocupación, cesa ó se suspende el bloqueo, importando poco entrar en averiguación acerca de las causas; porque sean voluntarias ó involuntarias, fortuitas ó determinadas, el resultado no se altera por eso; de un modo ó de otro, ha cesado el imperio y jurisdicción que el bloqueador había adquirido y en cuya virtud prohibiera el acceso á las aguas que tenía sujetas á su dominio, las cuales, *ipso facto*, vuelven á quedar bajo la jurisdicción ó imperio de su primitivo Soberano, y como éste tenía permitida la entrada y permanencia en ellas

á los buques de las naciones amigas, esos buques pueden aprovecharse del permiso, sin que por ello pueda considerárseles como violadores de un bloqueo que, no existiendo, mal podían violar.

Dejando á un lado esta controversia de Derecho, hemos de fijarnos en lo que todos los tratadistas están de acuerdo, á saber: que cuando la escuadra bloqueadora levanta un bloqueo para realizar otra operación de guerra, y especialmente si se vé obligada á levantarlo por tener que atender al ataque de la escuadra enemiga, el bloqueo cesa y para volver á establecerlo hay que llenar las mismas formalidades que si fuera un bloqueo nuevo.

Ahora bien, la escuadra americana se vió obligada varias veces á dejar abandonado el bloqueo de la Habana y de varios puertos de la isla para atender á otros objetivos, que no eran originados por causas fortuitas, sino que, por el contrario, dimanaban de la necesidad de atender al peligro que representaba nuestra escuadra. Puede señalarse el hecho, de que durante tres días los barcos americanos se separaron de las aguas de la Habana, obligados por la pretendida aproximación de la escuadra de Cervera, dejando unos pocos buques, tan deficientes y débiles—algunos eran de vela—que no podían considerarse realmente como bloquea-

dores, porque carecían de condiciones y de poder para impedir por la fuerza la entrada y salida del puerto: el bloqueo de la Habana debió cesar varias veces si ese derecho se hubiera hecho valer de un modo eficaz ante las naciones del mundo civilizado.

El mismo periódico antes citado decía el 5 de Mayo:

«El bloqueo de la Habana, de Cienfuegos, de Cárdenas y de Matanzas, no es efectivo, y la prueba de ello está en que lo rompieron varios vapores, entre estos el *Cosme Herrera*, el *Avilés*, el *Monserrat*, amén de numerosas embarcaciones de vela que han entrado y salido de dichos puertos.

En segundo lugar, las fuerzas navales de los Estados-Unidos, tuvieron que abandonar, casi en absoluto, durante tres días — desde el domingo 1.° de Mayo al miércoles 5 del mismo mes — su misión bloqueadora, para acudir á otras partes, lo que prueba que eran insuficientes para hacer eficaz, efectivo y absoluto, el bloqueo de puertos como la Habana, el cual hoy por hoy, faltando como faltan de la vista el *Indiana*, el *Iowa*, el *Montgomery*, el *New-York*, el *Marblehead*, es decir, todos los buques enemigos de importancia, puede romperlo quien quiera, pues sólo quedan en estas aguas el *Wilmington* y algunos barcos mercantes al servicio de la escuadra, puestos enfrente de la plaza *para hacer bulto*».

Y ya que nos hemos extendido un poco en estas cuestiones, no terminaremos el presente ca-

pítulo, sin exponer nuestras ideas acerca *de lo bestial, de lo inhumano* que resulta el bloqueo, aplicado como se aplicó en Cuba.

Por razones de moral universal, se han ocupado los Estados de humanizar las guerras, dictando medidas generales, comprometiéndose todos á desterrar los procedimientos contrapuestos á la civilización y que produzcan perjuicios sobre los inocentes, los no combatientes, las mujeres, los niños, los enfermos, los inválidos, todos aquellos, en fin, que á nada conduce destruír y que es bárbaro mortificar.

Existen con ese objeto, tratados y convenciones, que regulan la aplicación de los instrumentos de guerra y que ponen cortapisas á la tendencia destructora. El bloqueo *completo* y *largo,* en las condiciones en que lo sufrió Cuba, no es un medio de guerra, sino de opresión y muerte, que pugna contra todas las leyes divinas y humanas, no obstante estar considerado como el procedimiento *más dulce* de rendir al contrario.

Tal vez por no haberse nunca ensayado, hasta ahora, en gran escala, y de un modo absoluto, escapó á la perspicacia de los *humanizadores* de la guerra, poner cortapisas al sistema de obligar á los rigores del hambre, no ya á los combatientes tan sólo, sino también á un pueblo entero, á los

ancianos, las mujeres, [illegible]
que no deben estar [illegible]
privaciones de las luchas en estos [illegible]
tanta filantropía y [illegible]

El bloqueo, como [illegible]
mil veces más víctimas y [illegible]
los proyectiles explosivos, [illegible]
dades, las matanzas de [illegible]
todos de las armas. El bloqueo [illegible]
consume las subsistencias, [illegible]
do las poblaciones, acabando [illegible]
lando los seres vivientes sin [illegible]
con una sola, la de que precisamente [illegible]
los más débiles, en los niños, las mujeres [illegible]
enfermos.

Téngase en cuenta esta observación [illegible]
mos sobre el terreno de la práctica [illegible]
marítimo, el más considerable de [illegible]
dernos, para que cuando nuevamente [illegible]
los *humanizadores* de la guerra, [illegible]
sólo de someter á reglamentos los [illegible]
plosivos y la protección de los [illegible]
deberán dar lugar preferente á la [illegible]
bloqueo, por lo que se refiere á los que no hay
necesidad de que sufran los rigores de la guerra [illegible]
un modo bestial, cual es el de condenar al [illegible]

y á la extinción á seres que no se aplican en las luchas ni tienen de ellas culpa.

En nuestro concepto, los bloqueos completos debieran limitarse á las plazas, fuertes y puertos fortificados, y por lo que se refiere á los pueblos, á restringir la introducción de hombres, armas, municiones y efectos de guerra, pero no es humano extenderlo á los víveres, medicinas y ropas para la población civil.

En la campaña *hispano-americana,* se nota toda la enormidad de los efectos del bloqueo, traducidos en horrorosa mortalidad. Al cabo de dos meses de bloqueo de Cuba, en la ciudad y en el campo, veíanse á millares seres vivientes que parecían espectros y frecuentemente hombres, mujeres y niños morían de hambre en la vía pública. ¡Triste contraste con la condición de aquella guerra, hecha á *pretexto* de *humanidad!*

Esto dicho, pasemos á ocuparnos de la ventaja é influencia que en los planes de campaña de los americanos, tuvieron los errores, y la incompetencia de nuestros elementos directores y la escasez y deficiencia de nuestros recursos guerreros.

## CAPÍTULO III.

---

### Operaciones de la escuadra [illegible]

Antes de llegar la escuadra de Cervera.—[illegible]
Disposiciones iniciales del [illegible]

La primera señal de [illegible] *vista*, la hizo el semáforo [illegible] el viernes 22 de Abril á las [illegible] dose el caso raro, de que [illegible] mó el Presidente Mc. [illegible] declarando que la [illegible] y España había [illegible]

Presenciábamos, [illegible] trico del castillo [illegible] siguiendo [illegible] ques cuyas borrosas [illegible] horizonte (1). Los [illegible]

---

(1) Breves momentos [illegible] pores, entre ellos [illegible]

tor y todo estaba dispuesto esperando el momento de romper el fuego; pero con sorpresa general, la escuadra de los Estados-Unidos permaneció fuera de alcance á 20.000 m. de las baterías, y en análoga situación amaneció al siguiente día. Era evidente que rehusaba el combate y que su plan de guerra se vinculaba en el bloqueo.

Sabíase que el afán del enemigo, según los planes más acariciados, era tomar lo antes posible la Habana. ¿Por qué se aplazaba esa empresa y se cambiaba de sistema?

Antes de procurar la explicación, es necesario exponer algunos datos interesantes.

*The Naval Annual,* libro importantísimo que desde hace quince años viene publicando T. A. Brassey, nos ofrece ciertos antecedentes á que vamos á referirnos.

La fuerza nominal de las dos flotas beligerantes se creía que era aproximadamente igual (1).

desplegada, que no bien dobló el Morro, dió toda máquina. Nunca nos explicaremos por qué no quedó en poder nuestro aquel buque.

(1) Ese error, que tanto influyó en la declaración de la guerra y que tantísimos perjuicios nos costó, nunca debió prevalecer en España, porque no faltó quien preocupándose del porvenir y previendo el conflicto que encima se nos venía, dedicó largas vigilias al estudio de la marina de guerra de los Estados-

Y para que se forme idea de lo que entre marinos expertos—tal fama tiene en el mundo Lord Brassey—se toma en consideración al aquilatar el valor militar de los buques de guerra, transcribimos la comparación que hace el *Naval Annual.*

| CLASE DE BARCOS | Estados Unidos. | España |
|---|---|---|
| Acorazados.............. | 5 | 1 |
| Cruceros acorazados........ | 2 | 7 |
| Buques acorazados para la defensa de las costas....... | 6 | » |
| Buque ariete acorazado..... | 1 | » |
| Cruceros protegidos........ | 21 | 5 |
| Idem sin protección........ | 8 | 10 |

Unidos, publicando extensos datos técnicos de sus buques. Realizó ese trabajo con sin igual constancia y por propia inspiración, el Capitán de Artillería destinado entonces en la Maestranza de la Habana, D. Adolfo Martínez Jurado y Ruiz, quien, siguiendo paso á paso las publicaciones americanas, y valiéndose de toda clase de esfuerzos, publicó un año antes de estallar la guerra, un álbum de la escuadra de los Estados-Unidos, obra acabadísima, que contiene todos los barcos, sus planos, cortes, gráficos de la estructura, coraza, artillería, velocidad y máquina, aquello en fin que se necesita para formar idea de las naves modernas. En Madrid era conocido ese trabajo. ¡Lástima que no se sacase de él más enseñanza que la de servir en los observatorios telemétricos de las baterías de la Habana, para complementar la observación en caso de fuego, caso que, por desgracia, tampoco llegó á realizarse en gran escala!

Hé aquí ahora la clasificación que pone en el *Naval Annual* de Brassey el Coronel Sir George Clarke, de los verdaderos buques de combate, clasificación que comprueba el escaso valor que se otorga á los de pequeño tonelaje, y da la medida de cómo se aprecian en el extranjero, entre los poderosos Estados, las fuerzas navales.

# ESTADOS-UNIDOS

| CLASES | NOMBRES | Toneladas. | Velocidad. | Fecha del lanzamiento. | ARMAMENTO |
|---|---|---|---|---|---|
| Acorazados | Iowa | 11.410 | 17 | 1896 | 4 cañones de 30 cm., 8 de 20 cm., 6 de 10 cm., 20 de 57 mm. y 6 de 37 mm. |
| | Indiana, Oregon, Massachusetts | 10.288 | 16 | 1893 | 4 cañones de 33 cm., 8 de 20 cm., 4 de 15 cm., 20 de 57 mm. y 6 de 37 mm. |
| | Texas (de 2.ª) | 6.315 | 17'8 | 1892 | 2 cañones de 30 cm., 6 de 15 cm., 12 de 57 milímetros y 6 de 37 mm. |
| Cruceros acorazados | New York | 8.200 | 21 | 1891 | 6 cañones de 20 cm., 12 de 10 cm., 8 de 57 mm. y 4 de 37 mm. |
| | Brooklyn | 9.215 | 21'9 | 1895 | 8 cañones de 20 cm., 12 de 13 cm., 12 de 57 milímetros y 4 de 37 mm. |

# ESPAÑA

| CLASES | NOMBRES | Toneladas. | Velocidad. | Fecha del lanzamiento. | ARMAMENTO |
|---|---|---|---|---|---|
| Acorazado. . | Pelayo. . . . . . . . . . . | 9.900 | 16 | 1887<br>1897 | 2 cañones de 32 cm., 2 de 28 centímetros, 1 de 16 cm., 12 de 12 cm., 2 t. r. Nf. de 42 mm., 3 t. r. Hs. de 57 mm. y 13 cañones-revólver Hs. de 37 mm. |
| Cruceros acorazados. . . . . | Emperador Carlos V. | 9.235 | 20 | 1895 | 2 cañones de 28 cm., 10 de 14 cm., 4 de 10 cm., 4 t. r. de 57 mm. |
| | Cristobal Colón. . . . . | 6.840 | 20 | 1895 | 10 cañones de 13'2 cm., 6 de 12 cm., 10 de 57 mm. y 10 de 37 mm. |
| | Vizcaya. . . . . . . . . . . | 7.000 | 20 | 1891 | 2 cañones de 28 cm., 10 de 14 cm., 8 t. r. de 57 milímetros, 8 rev. Hs. de 37 mm. |
| | Almirante Oquendo. . | 7.000 | 20 | 1891 | |
| | Infanta María Teresa. | 7.000 | 20 | 1890 | |
| | Cardenal Cisneros. . . | 7.000 | 20 | 1896 | 2 cañones de 24 cm., 10 de 14 cm., 8 t. r. de 57 milímetros, 8 rev. Hs. de 37 mm. |
| | Princesa de Asturias. | 7.000 | 20 | 1896 | |

NOTA. Se excluyen la *Victoria* y la *Numancia* porque sólo sirven para la defensa de puertos.

De esa c[illegible] de los Estados-[illegible] protegidos, e[illegible] cruceros acora[illegible] poner de e[illegible] inmediatame[illegible] tampoco parec[illegible] ta acción. P[illegible] brados en f[illegible] inferiores a [illegible] de buques de c[illegible] personal, p[illegible] llegaba á 12.000 [illegible] níamos 23.000 y [illegible]

La escuadra [illegible] frente á la Ha[illegible] *tico del Norte*. q[illegible] Hampton Roads, [illegible] Florida, y que desde [illegible] había estacionado en C[illegible] de las playas cubanas [illegible]

Su composición ya la [illegible]

(1) Era esta una base de [illegible] el bloqueo, se decía en la Habana [illegible] patatas fritas, se les man[illegible] á [illegible] diariamente de Cayo Hueso.

en el tomo primero de esta obra (1). Mandábala el entonces Capitán de Navío Mr. Sampson, quien acariciaba el deseo de atacar aunque, según se afirma, profesaba el convencimiento de que el combate de la Habana, tendría que ser á expensas de alguno de sus buques, y, dada la supuesta igualdad de fuerzas navales que se creía había entre los Estados-Unidos y España, y la reciente pérdida del *Maine*, eso sería grave contratiempo.

La oficialidad de la escuadra era excelente, pero con buen sentido trató aquel Gobierno de probar antes las tripulaciones y vigorizar su instrucción, no metiéndolas desde luego en un combate que había de ser rudo, sino procurando antes otras operaciones más fáciles en que fuera completa y segura la victoria sin riesgo y en que los artilleros adquiriesen *mucha práctica en el tiro*. Era esto tanto más importante, cuanto que la catástrofe del *Maine*, que costó la vida á 266 marineros, se aseguraba que había creado una especie de leyenda fantástica, en que, Cuba y sus puertos, aparecían plagados de minas y torpedos, capaces de sembrar el terror y la muerte á todas horas y en todas partes.

---

(1) *Barcos, cañones y fusiles*, página 34 y siguientes.

Nótese, por tanto, que prevalecía el principio preconizado en el plan de guerra que hemos descripto en el capítulo primero, ó sea, que antes de proceder directamente contra Cuba, era indispensable librar batallas navales, ver *quién preponderaba en el mar*. Se comprende por eso mismo que los americanos escatimasen tanto sus barcos y procurasen no separar mucho la escuadra de Sampson de la escuadra volante que mandaba Schley, con objeto de que las dos pudieran, en caso necesario, cooperar en el combate contra la escuadra española, llevando sobre ella abrumadora superioridad. ¡Y hemos de ir notando que el plan lo llegaron á realizar cumplidamente!

Por eso mismo hubiera sido de gran interés que los que, por parte de España, *dirigían la guerra*, se hubieran preocupado de dividir la escuadra americana, lo que se hubiese seguramente conseguido decretando el corso, ó recurriendo al sistema de *disfrazarlo* en la forma de *barcos auxiliares*, que siguieron los Estados-Unidos, porque aun cuando estos barcos auxiliares, *armados en guerra*, iban algunos mandados por oficiales de Marina, cual el *San Paulo*, que se dió al Capitán Sigsbee, del *Maine*, la mayor parte lo eran por *oficiales de Marina* de una *escala ó cuerpo de re-*

*serva* especial que forman marinos mercantes activos y retirados. ¿Y qué obstáculo impedía dar ese carácter á nuestros marinos mercantes, imitando lo hecho por el enemigo, que armó en guerra por ese procedimiento nada menos que 128 buques? ¿Además, si, como algunos hoy afirman, el corso no sirve para nada en la época actual, por qué se puso colosal empeño por nuestros enemigos en impedir que lo hiciésemos? ¿Y por qué conservamos el derecho á emplearlo?

Unas cuantas decenas de barcos auxiliares, hubieran podido constituir amenaza para el comercio, que tanto adoran los americanos, y entonces, su escuadra se hubiese visto precisada á subdividirse, operando sin ese enlace y relación que le dió tanta fuerza. Ese procedimiento: el de amagar alguna operación contra los indefensos puertos de la Florida ó sobre la escuadra yankee de Filipinas, algo, en fin, que denotase estrategia militar, plan de guerra, debió hacerse para intentar siquiera el desparramamiento de las escuadras de Sampson y Schley.

Nada de eso se pensó. Al menos no ha transcendido al público. Si hubo plan fijo y acordado de guerra, si se apuraron plenamente todas las energías de la inteligencia para trazarlo, es asunto

que no ha [illegible]
los [illegible]
textos [illegible]
segun[illegible]
nada sabemos [illegible]
dencia de [illegible]
organiza[illegible]
to, ni hay [illegible]

Es [illegible]
de la [illegible]
corre por [illegible]
de pensar [illegible]

«En España—[illegible]
cieron algunos [illegible]
ta de [illegible]
*tratica*. [illegible]
año 1898 [illegible]
dispuesto. [illegible]
había escuadra [illegible]
*1898, there* [illegible]
*warship*, [illegible]
*sed squadron*. [illegible]
*composed* [illegible]
insignia apenas se [illegible]
no era, en el [illegible]
núcleo real de [illegible]

rina, llevando en sí la ejecución de un cúmulo de condiciones complejas, es delicada prueba de *sano, sólido, perfecto Gobierno* y del vigor nacional. *España,* á través de su historia, á pesar de sus grandes ventajas naturales, jamás ha probado ser capaz de crear y sostener una real y eficiente flota».

Algo exagerados encontramos esos conceptos. España hubo un tiempo en que fué poderosa en el mar. Las causas de su decaimiento son de todos conocidas. Por lo que al presente se refiere, el juicio de Brassey resulta exacto y comprobado en la realidad triste de una lucha espantosamente adversa: pero nosotros, aún no damos cabida al desaliento; aún opinamos que pueden llegar días de regocijo y gloria, si podemos persuadirnos de que la moral y el orden y el buen gobierno son la base de la prosperidad civil y militar de las naciones.

Los americanos tenían idea bastante aproximada de nuestras deficiencias, merced á los informes de inteligentes espías que en España funcionaban.

Entre los documentos ha poco publicados *oficialmente* por los Estados-Unidos, figura uno *sin firma,* único en su clase, que conviene conocer por lo que de sugestivo tiene y que puede leerse origi-

nal en la página 27 del volumen II del *Report Secretary of the Navy*, 1898, y dice:

«*Abril 16, 1898.*

SEÑOR: Ayer, el Gobierno español intentó tomar extraordinarias precauciones para prevenir que transcendieran fuera los movimientos de los barcos ó alguna cosa concerniente á los preparativos de guerra. Será difícil, si no imposible, obtener una información definitiva acerca de esto. Mis últimas confidencias que *he telegrafiado*, eran que la escuadra de torpederos, compuesta de tres destroyers, tres torpederos, el *Ciudad de Cádiz*, el *Colón* y el *Teresa*, estaban en Cabo Verde esperando instrucciones. Se ha dicho que el *Colón* y el *Teresa* dejaron Cádiz, no bien aprovisionados. Se les han enviado provisiones y carbón. No hay razón para creer que no tengan completas sus municiones. El *Oquendo* y el *Vizcaya*, que salieron de Puerto-Rico, llegarán á Cabo Verde hoy. Apesar de que no tengo informes definitivos, creo que el *Pelayo* llegó á Cádiz ayer, procedente de Cartagena. Sabía que podía salir después de unos pocos días de detención en Cartagena, y hay noticia de que fué visto anteayer en el estrecho de Gibraltar. Los destroyers y torpederos *Proserpina, Osado, Destructor, Barceló, Retamosa, Habana* y *Halcón*, y el *Victoria*, se hallan listos en Cádiz esperando la llegada del *Pelayo* y el *Carlos V*. El *Alfonso XIII* estará también pronto listo en Cartagena. La instalación para mover por electricidad los cañones del *Carlos V*, no está completa y no puedo fijar la fecha en que que-

dará absolutamente listo para el servicio. Sé esto de buena tinta, sin embargo de que en caso de apuro podría ser usado, funcionando á brazo algunos de sus mecanismos. Se trabaja, tan activamente como se puede, en el *Cisneros*, pero no podrá quedar listo en algunas semanas. Los trasatlánticos *México, Panamá, Santo Domingo, San Agustín* y *Villaverde*, ahora en aguas de Cuba, serán armados como cruceros auxiliares. A éstos podrá agregarse el *Columbia* y el *Normandía*, recientemente comprados en Alemania, y el *Giralda*, que se está transformando en Barcelona. Son unos 21 cruceros auxiliares, respecto á los cuales yo tengo información. Los dos vapores comprados en Alemania fueron reforzados y están en condición de recibir la artillería y tripulación cuando lleguen á Cádiz, lo cual será hoy. Llamo especial atención, acerca del artículo de periódico que incluyo, titulado *Fé en la Armada*. Fué publicado el 6 de Abril por el *Heraldo*, que es el periódico que más influencia ejerce en Madrid. *El Imparcial* de la siguiente mañana llamó la atención hacia él y trata en muy severos términos de la impropiedad de que un primer secretario de Marina, hable sin reservas de tan importantes materias en estos críticos momentos. Lo que sigue es la traducción.

« Ayer hemos tenido ocasión de hablar largo rato con el General Beránger, último ministro de Marina del Gabinete conservador.

» A las preguntas que le hemos dirigido acerca del conflicto pendiente con los Estados-Unidos, se sirvió manifestarnos que confía en absoluto en el triunfo de nuestras fuerzas navales.

»No es de temer—ha añadido—el ataque á nuestros puertos de la isla aprovechando las horas de la noche.

»La razón de esto, es que, tanto la Habana como Cienfuegos, Nuevitas y Santiago, están defendidos por torpedos eléctricos y automóviles que pueden obrar á gran distancia.

»El Sr. Cánovas del Castillo, que no se olvidaba de estos asuntos, dispuso de acuerdo conmigo, el envío á Cuba de 190 torpedos que deben estar colocados en estos puertos.

»De la conducción é instalación de estas máquinas de guerra, se encargó el distinguido torpedista señor Chacón.

»He dicho antes que venceremos por mar y voy á exponer mis razones.

»Es la primera de ellas, la envidiable disciplina que reina á bordo de nuestros buques de guerra, y la segunda, que en cuanto se rompa el fuego, á bordo de los buques americanos se iniciará la dispersión, pues todos sabemos que entre sus tripulantes los hay de todas las naciones.

»Barco contra barco, no es pues de temer un fracaso.

»Creo que la escuadrilla detenida en Cabo Verde, y en especial los destroyers, han debido y podido continuar su viaje á Cuba, pues nada tienen que temer de la flota americana.

»En esta clase de barcos estamos muchos codos por encima de los Estados-Unidos».

Se ha ordenado á la compañía *Bandera Española,*

que suspenda sus viajes á Cuba y presumo que el Gobierno trata de tomar estos barcos á su servicio. La Compañía Trasatlántica ha dado orden de que sus barcos no toquen en la Coruña y es presumible que obedezca á la misma causa. Se asegura abiertamente que la intención del Gobierno es hacer un esfuerzo sobre nuestras costas. Estoy inclinado á creer que hay algún plan respecto á esto, pero no he podido obtener detalles.

Hasta este momento, aquí en Madrid hay tranquilidad. En provincias nótase turbulencia. De las proporciones de ésta soy incapaz de juzgar, porque el Gobierno ejerce rigurosa censura en los telegramas y no deja que circulen las noticias. Algunos días atrás, hubo aquí en Madrid excitación y peligro de movimiento, cuando se anunció el armisticio de Cuba. Aquella crisis está aparentemente conjurada. Todo el mundo espera la guerra y las clases bajas la desean. El Gobierno y las clases más inteligentes la temen, pero la aceptarán por fuerza mayor de opinión. La prensa alimenta al pueblo con toda suerte de insensateces acerca de la superior bravura de los marinos españoles, la superior disciplina á bordo de los barcos y el gran poder de su escuadra. El pueblo cree que esa superioridad de la Marina española sobre la de los Estados-Unidos es abrumadora, y que han de vencernos. Esta es la opinión también de muchas personas inteligentes y yo creo que de todos los españoles. Dicen que ellos no tienen nada que perder; que lo mismo han de quedar con la guerra que sin la guerra, porque Cuba ya está perdida, pero que pueden hacer mucho daño á *nuestro comercio*, dañar seriamen-

te, si no destruir, nuestra marina, y que si al fin fuesen batidos sería una saludable lección para el porvenir. Uno de los más inteligentes y mejor informados españoles que yo he tratado aquí; hombre que ha viajado mucho y que dice tener gran admiración por los Estados-Unidos, y que conoce mucho nuestra historia y recursos, senador del Reino; me hablaba ayer de que el mayor temor era que las hostilidades pudieran durar un largo período. Asegura que podrían pasar tres años y continuar la lucha. Que él podía entender y apreciar los impulsos ambiciosos de extensión y conquista de un pueblo jóven y poderoso como los Estados-Unidos. Que podía comprender que tuviéramos deseos de tomar Cuba, Puerto-Rico y Canarias y de llegar á Madrid mismo, pero que no podía comprender cómo mientras protestamos de grandes deseos de paz y de decidida oposición á la anexión de ningún territorio, el pueblo de los Estados-Unidos había dado todo su apoyo para fomentar la rebelión de Cuba y hacer imposible á España vencerla por la fuerza de las armas.

Comunico á V. esto, solamente como materia de interés, que representa la actitud del inteligente, educado y viajero español.=***»

Notable información era esa. ...............

Por su parte el Secretario de Marina del Gobierno americano, dirigía en 6 de Abril á Sampson, Comandante en Jefe de la escuadra del Atlántico del Norte, las instrucciones que siguen:

«*Washington, 6 de Abril de 1898.*

Señor: En el evento de que se rompan las hostilidades con España, este Departamento desea que usted dedique todo su poder á capturar ó destruir los barcos de guerra españoles que existan en aguas de las Indias Orientales, incluyendo los pequeños cañoneros, que tienen sus estaciones en las costas de la isla.

2.ª El Departamento no desea que los barcos de su escuadra se expongan al fuego de las baterías de la Habana, Santiago de Cuba y otros puertos *fuertemente* fortificados de Cuba, á menos que los más *formidables* barcos españoles pudieran tomar refugio en estas bahías. Siempre en este caso, el Departamento aconseja un rígido bloqueo, y el empleo de nuestros torpederos pudiera llegar al objeto deseado, á saber: la destrucción de los barcos enemigos sin exponer innecesariamente nuestros barcos de combate al fuego de las baterías terrestres.

Hay dos razones para esto:

Primera. No conviene dedicar tropas de los Estados-Unidos á capturar ninguna fortaleza ni proteger desembarcos antes de que pase la estación de la fiebre amarilla, próximamente hacia el 1.º de Octubre.

Segunda. La falta de diques de reparación, hace desear muy particularmente que nuestros buques no puedan ser desmantelados antes de capturar ó destruir los más formidables navíos españoles.

3.ª El Departamento desea hasta nueva orden, que en caso de guerra mantenga V. el estricto bloqueo de Cuba, particularmente de los puertos de Habana y Matanzas, y, *si fuese posible*, de Santiago de Cuba,

Manzanillo y Cienfuegos. Ese bloqueo puede dar lugar á arrojar á los españoles antes de que llegue la estación de las lluvias.

4.ª Todas *las presas* podrán enviarse á Cayo Hueso ú otro puerto capaz de los Estados-Unidos para su adjudicación.

5.ª Acaso se decida proveer á los insurrectos con armas y municiones; el Departamento indica que Nuevitas y Puerto Padre, podrían ser los lugares más á propósito para desembarcarlas y para ponerse en comunicación con las fuerzas cubanas.

6.ª Si el Departamento llegase á saber que la escuadra española había ido á Puerto-Rico, es posible que se enviase á aquellas aguas la escuadra volante, en cuyo caso algunos de vuestros barcos pudieran necesitarse para reforzarla.

7.ª El Departamento espera que sería necesario cortar el cable fuera de Santiago de Cuba, empleando un barco especial para este propósito, y también toma en consideración la practicabilidad de cortar el cable cerca de la Habana, conectando su extremo con uno de los barcos de vuestro mando, para que siempre estemos en comunicación. Este plan no está aún determinado. Tomadlo en consideración.

8.ª El Departamento nada advierte sobre la necesidad de extremar las precauciones sanitarias. Deja esta materia, como todos los detalles que á las operaciones conducen, á la consideración del Comandante en Jefe, en el cual tiene absoluta y gran confianza.

Desea á V. verdadero éxito, su respetuoso, JHON D. LONG.»

El Almirante Sampson, contestó á estas instrucciones confidenciales, el 9 de Abril, desde Cayo Hueso, mostrándose encariñado con el ataque por fuerza á la Habana y mostrando las facilidades que tendría para anular sus baterías, de acuerdo con los Capitanes Evans, Taylor y Chadwick. De esas indicaciones nos ocuparemos al tratar de esta plaza en el tomo que á este seguirá.

Las sucesivas instrucciones del secretario de Marina dicen:

« *Washington, 21 de Abril de 1898.*

SEÑOR: Las instrucciones de este Departamento de 6 de Abril se modificarán del modo siguiente:

Establecerá V. inmediatamente el bloqueo de la costa Norte de Cuba desde Bahía-Honda á Cárdenas, y si tiene bastantes fuerzas el puerto de Cienfuegos, en la costa Sur. Se considera dudoso que la fuerza de su mando pueda conseguir *mayor extensión* del bloqueo; si llega á necesitarse que el ejército embarque para Cuba, se pedirán á la marina los transportes necesarios. Por esta razón no parece deseable que V. extienda el bloqueo más que á los lugares de la isla que han sido indicados. Se espera que ese bloqueo incomunicará la Habana enteramente en forma que no pueda recibir *recursos de ningún género del exterior.*

El Departamento de Marina considera que el ocupar el puerto de Matanzas con fuerzas del ejército para

abrir comunicación con los insurrectos, pudiera ser muy conveniente en próxima fecha, y se tendrá parte del ejército listo para el embarque. Si esta operación se decide, V. cooperará directamente con la escuadra y asistirá á ella con tantos barcos como sean necesarios para cubrir y proteger el movimiento.

Si V. obtiene noticias acerca de los movimientos de los barcos de guerra españoles en alguna parte de las Indias Orientales, dará cuenta de ellos, si es posible, al Departamento.

Para conducir las demás operaciones, gobiérnese V. por las instrucciones de este Departamento contenidas en la comunicación de 6 de Abril.

El Departamento no desea, que esa escuadra de su mando bombardee ni ataque las obras de defensa de la Habana.=JHON D. LONG.»

No puede darse mayor precisión, sencillez, claridad y seguro juicio que el que resplandece en esas órdenes.

De ellas se deduce, que á todo trance, decidió el Gobierno de Washington, evitar la operación arriesgada de atacar la Habana, en vista de que las noticias que recibía y la debilidad que de todos lados se conjuraba contra España, hacían presumible que con el simple bloqueo se obtuvieran mejores y más fáciles éxitos, pero se nota en todas esas admirables disposiciones preparatorias, el temor aún á la escuadra española y el deseo de ahorrar

los barcos para el combate contra ella, y de acumular fuerzas navales con el mismo objeto, y de ahí que se exigiese de Sampson tanta circunspección, pues el perder algún buque frente á la Habana—cosa muy probable de empeñarse el combate contra las baterías, además del efecto moral que produciría en los Estados-Unidos, donde existía fuerte opinión contraria á la guerra, que fué aminorando sus adeptos á medida que llegaron las noticias de triunfos fáciles, pero que aún hoy existe—daría lugar á perder la pretendida igualdad naval que se jactaban de tener algunos eminentes españoles, ignorantes ó mal informados.

Por todas partes por donde se toque á este asunto, descuella, por lo tanto, la gran conveniencia que para nosotros representaba el dividir la escuadra americana, bien merced al corso, ya recurriendo como supremo esfuerzo á intentar ó amagar una operación atrevida.

También hubiera sido de buen efecto obligar al enemigo á que empeñase el combate contra la Habana. Vencer allí les hubiese sido costoso en tiempo y sangre. Ese combate, hubo probabilidades de poder iniciarlo en ciertas ocasiones en que alguno de los mejores acorazados yankees estuvo, por su propia impericia, metido muy á tiro de las

baterías de barlovento, porque si entonces se hubiesen cruzado los primeros cañonazos, nadie sabe cómo hubiera podido concluir el combate, ya que no era presumible ni decoroso que un acorazado escapase de una batería. Mucho tuvo que reprimirse el mando superior de la artillería para contenerse ante ciertas órdenes más elevadas. Es este asunto que necesitaremos tratar *in extenso* cuando en el curso de esta obra nos ocupemos de la organización de la plaza de la Habana; porque conviene señalar, que la artillería de una plaza necesita, frente al enemigo, más libertad de acción en su mando y en cada batería ó grupo de ellas que la que allí se le concedió.

Decíamos antes, que admira la previsión y cálculo estratégico que campea en las órdenes del Departamento de Marina de los Estados-Unidos, y siguiendo este exámen técnico, completamente técnico, vamos á convencer de que, por parte nuestra, todo era, al contrario, confusión, deficiencias, terrible desconcierto.



CAPITÁN DE FRAGATA D. EMILIO J. DE ACOSTA

2.º Comandante del *Reina Mercedes.*

† en el bombardeo de Santiago de Cuba el 6 de Junio de 1898.

## CAPÍTULO IV.

# Operaciones de nuestra escuadra.

Opiniones del Almirante Cervera. — Réplicas á las mismas. — Deficiencia enorme de nuestro poder naval. — Salida de la escuadra.

### La comparación de las escuadras.

La comparación de ambas Marinas, hecha en vista de los estudios realizados en previsión de una guerra con los Estados-Unidos, sugería al Almirante Cervera estas consideraciones en 25 de Febrero de 1898 (1).

«Si comparamos la Marina de los Estados-Unidos con la nuestra, contando solo los buques modernos en estado de prestar servicio, resulta que los Estados-Unidos tienen los acorazados *Iowa, Indiana, Masachussets* y *New-York;* los cruceros protegidos *Atlanta, Minneapolis, Baltimore, Charleston, Chicago, Cincin-*

(1) Los datos y cartas que siguen, fueron publicadas por *La Época*, y circulan tiempo ha en numerosas copias autografiadas que no han sido desmentidas.

*nati*, *Columbia*, *San Francisco*, *Newark*, *Olympia*, *Philadelphia* y *Raleigh*, y los cruceros rápidos sin protección *Detroit*, *Marblehead* y *Montgomery*, á la cual opondríamos nosotros, siguiendo su misma clasificación, los acorazados *Pelayo*, *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*; crucero acorazado *Colón* y los cruceros protegidos *Carlos V*, *Alfonso XIII* y *Lepanto*, sin ningún crucero rápido sin protección, y esto suponiendo que estuvieran disponibles el *Pelayo*, el *Carlos V* y el *Lepanto*, y dando el valor que se desea al *Alfonso XIII*. No cuento los demás buques por su corto valor militar, inferior seguramente al que tienen los nueve cañoneros de 1.000 á 1.600 toneladas, seis monitores que aún tienen en servicio, el ariete *Katadin*, el *Vesubius*, y los cazatorpederos y torpederos qne dejo de contar en la Marina de los Estados-Unidos. Creo que en esta forma está hecha la comparación de un modo juicioso.

Comparando los desplazamientos, tenemos para los acorazados 41.589 toneladas en los Estados-Unidos contra 30.917 nosotros; para los cruceros acorazados 17.471 ellos, contra 6.480 nosotros; en los cruceros protegidos 51.098 toneladas ellos contra 18.887 nosotros, y en cruceros rápidos no protegidos 6.287 ellos y nada nosotros, ó sea en total de marina útil para toda clase de operaciones 116.445 toneladas ellos contra 56.644 nosotros, ó sea poco menos de la mitad.

En velocidad son nuestros acorazados superiores á los suyos, pero no á sus cruceros acorazados, y en los demás tipos somos inferiores en andar.

Comparando la artillería que montan, admitiendo

que se pueda disparar cada 10 minutos el numero de tiros consignado en el respectivo estado, y que sólo disparen la mitad de las piezas de calibre inferior á 20 centímetros, y suponiendo que la eficacia de cada tiro de los calibres de 32, 30, 28, 25, 20, 16, 15, 14, 12, 10, 7'5, 5'7, 4'2 y 3'7 esté representada respectivamente por los números 328, 270, 220, 156, 80, 41, 33, 27, 17, 10, 4, 2, 1, y que son las centenas de los cubos de los números que representan sus calibres, expresados en centímetros, tendremos, que la fuerza de artillería de los acorazados americanos estará representada por 43.822 y la de los nuestros por 29.449; la fuerza de los cruceros acorazados de los Estados-Unidos se representará por 13.550, y la de nuestro *Colón* por 6.573; los cruceros protegidos de los Estados-Unidos estarán representados por 62.725, y los nuestros por 14.600; los cruceros sin protección de los Estados-Unidos tendrán su fuerza de artillería representada por 12.300. En resúmen, según estos datos, la fuerza ofensiva de la artillería de los buques de los Estados-Unidos estará representada por 132.397, y la de los nuestros por 50.622, ó sea algo menos de los dos quintos de la advérsaria.

Para llegar á esta conclusión desconsoladora, ya he expresado que ha sido necesario la buena voluntad de contar con el *Pelayo* y *Carlos V*, que probablemente no estarían á tiempo; con el *Lepanto*, que seguramente no lo estará, y con el *Alfonso XIII*, cuyo andar lo hace de una utilidad muy problemática.

**Imposibilidad de una campaña ofensiva.**

Ahora bien; para emprender cualquiera operación seria en una guerra marítima, lo primero que se necesita es asegurar el dominio del mar, batiendo las escuadras enemigas ó reducirlas á la impotencia, bloqueándolas en sus puertos militares. ¿Podemos hacer esto con la de los Estados-Unidos? Me parece evidente que no. Y aún cuando Dios nos diera una gran victoria, contra lo que razonablemente se debe esperar, ¿dónde y cómo remediaríamos nosotros las averías sufridas? Es indudable que el puerto sería la Habana; pero, ¿con qué recursos? Yo desconozco los que pueda haber allí; pero, á juzgar por lo que ocurre en este Departamento, donde todo escasea, es de creer que lo mismo ocurriría en todas partes, y que la consecuencia inmediata del primer gran combate naval sería la inacción de la mayor parte de la escuadra para todo el resto de la campaña, fuese el que fuese el resultado de ese gran combate; y mientras tanto, el enemigo se repondría de sus pérdidas dentro de sus hermosos ríos y auxiliados por su poderosa industria y enormes recursos. Esta falta de industria y de repuestos alejan la posibilidad de sostener una campaña ofensiva.

Si el dominio del mar queda á merced de nuestros adversarios, inmediatamente serán dueños de los puertos que deseen de la isla de Cuba que no estén fortificados, contando, como cuentan, con la insurrección, y en ellos se apoyarán para sus operaciones contra nosotros. El transporte de tropas á Cuba se haría dificilí-

simo por lo aventurado del éxito, y la insurrección, sin el freno de nuestro ejército, que de día en día se iría aflojando y con la ayuda de los americanos crecería rápidamente, aumentando lo fatídico de su aspecto.

Tristes son estas reflexiones; pero creo en mí un deber ineludible sobreponerme á toda consideración personal y exponer lealmente á mi Pátria los recursos con que creo que cuenta, para que sin ilusiones se pese el pro y el contra, y después, por medio del Gobierno de S. M., que es su órgano legítimo, pronuncie su fallo, en la seguridad de que sus decretos encontrarán en todos nosotros enérgicos, fieles y decididos ejecutores, porque sólo tenemos un lema: «El cumplimiento del deber».

## AL ALMIRANTE.

*Madrid, 4 Marzo 1898.*

Expresé á usted que cuando se calmase un poco la penosa impresión que me había causado la lectura de su reservado y carta, le contestaría, lo que hago hoy por estas líneas, empezando por abrazar el estudio comparativo de las fuerzas de los Estados-Unidos con las nuestras, que tomadas en absoluto, como usted lo hace, omitiendo algunos de nuestros buques en la Habana disponibles para combatir con los Estados-Unidos, ponen en evidencia la diferencia de tonelaje, no tan excesiva como se desprende de sus líneas. El asun-

to, en mi concepto, debe estudiarse bajo la distribución que actualmente tienen las fuerzas de los Estados-Unidos, teniendo presente que les interesa el sostener las del Pacífico, que protegen á San Francisco de California y el arsenal de San Diego, así como sus valiosas líneas trasatlánticas que, partiendo del primer punto, finalizan sus viajes en la Australia y China, protegiendo á su vez las islas Hawai, que procuran anexionarse los Estados-Unidos, con cuyo objeto mantienen fuerzas navales en ellas. Su buen criterio comprenderá que el viaje penoso y largo que estas fuerzas, entre las cuales se destaca el *Oregón*, tendrían que hacer para incorporarse á las del Atlántico, dejando descubiertos estos servicios, no puede efectuarse sin que de ello se tenga conocimiento, del que hasta ahora se carece por completo; por consiguiente debo referirme á la nota que es adjunta, y aunque ella demuestra deficiencias que el Gobierno á toda costa procura compensar adquiriendo elementos, aunque sólo sea contando con la velocidad, no es en tan alto grado como se expone en relación con la escuadra de los Estados-Unidos del Atlántico. Indudable que para reconcentrar por nuestra parte este núcleo de fuerzas necesitamos algún tiempo, que estimo ser todo el mes de Abril. El Gobierno de S. M. conoce, desde que me hice cargo de este Departamento, la situación en que se encontraba nuestro gran núcleo de fuerzas navales, reformándose ó carenándose en el extranjero, y atemperándose á esta exposición ha procurado, y procura, por todos los medios posibles, en relación también con los intereses generales del país, el seguir en sus relaciones con los

Estados-Unidos una política de perfecta amistad, á pesar de haberse dibujado algunas veces puntos de no fácil solución; pero su buen criterio comprenderá, y con ello deseo desvanecer algunas apreciaciones que me hace sobre la isla de Cuba, aún ondea en ella nuestro pabellón, y el Gobierno, interpretando los sentimientos pátrios, aun á costa de tantos sacrificios, desea que no se desmembre aquella posesión española de nuestro territorio, procurando por todos los medios posibles, ya políticos, ya internacionales, ya militares, el dar una solución satisfactoria al problema de Cuba: esta es la opinión dominante del país, y á ella se atemperan todos sus actos. Ya le dejo dicho que el Gobierno conoce nuestra situación, razón por la que *procura allegar todos los recursos posibles al puerto de la Habana,* fortificando ésta para que pueda ser base de nuestras fuerzas navales, dotándole de un dique, que ya funciona, y en el que podrán nuestros buques reparar sus desperfectos, pues estimo que lo que pueden llamarse averías, producidas por la acción de un combate, éstas no se remedian ni por nosotros ni por nuestros enemigos, en el breve período que se desarrollan las campañas militares internacionales, dados los intereses materiales que afectan. Los otros puertos de la isla, tales como Cienfuegos, Cuba, etc., etc., están dispuestos para cerrarse con torpedos. Nada suma usted en sus cálculos la influencia que pueden tener dotaciones homogéneas, instruídas y disciplinadas, ante las mercenarias de los Estados-Unidos, y su ilustración podía sacar hechos históricos, evocando tristes recuerdos para nosotros confirmando lo que le digo. Termi-

no, no dudando un momento en que usted y todos nosotros cumpliremos con el sagrado deber que nos impone la Pátria, contestando á sus apreciaciones con las mías, deseando, como el que más, la PAZ. = SEGISMUNDO BERMEJO.

Acompañaba á esta carta el siguiente estado comparativo del tonelaje de los principales buques:

ESCUADRA DEL ATLÁNTICO DEL NORTE.

**Combinación posible.**

| | Toneladas. | | Toneladas. |
|---|---|---|---|
| New-York | 8.200 | Vizcaya | 7.000 |
| Indiana | 10.288 | Pelayo | 9.900 |
| Massachussetts | 10.288 | Cárlos V | 9.250 |
| Texas | 6.315 | María Teresa | 7.000 |
| Brooklyn | 9.271 | Oquendo | 7.000 |
| Iowa | 11.410 | Cristóbal Colón | 6.800 |
| Montgomery | 2.000 | Alfonso XIII | 4.826 |
| Marblehead | 2.000 | M. Ensenada | 1.064 |
| Detroit | 2.094 | Alfonso XII | 3.900 |
| Nashwille | 1.071 | Venadito | 1.189 |
| M. Terror | 3.600 | Reina Mercedes | 3.900 |
| Town | Aviso. | Infanta Isabel | 1.189 |
| *Total toneladas* | 66.537 | *Total toneladas* | 62.818 |

Cinco torpederos; término medio de andar 21 millas.

Tres destroyers y tres torpederos; término medio de andar 25 millas.

## CARTA DEL ALMIRANTE.

*Cartagena, 7 Marzo 1898.*

Ayer tarde recibí su carta reservada del 4, á la que voy á contestar, pero antes, me ha de permitir usted echar una ojeada general sobre nuestra situación, tal como yo la veo. Que los propósitos de los Estados-Unidos son llevarnos á la guerra, parece fuera de toda duda, y por eso urge cada día más estudiar las ventajas ó inconvenientes que de ella podemos esperar. Inspirado en estas ideas, creí un deber de elevado patriotismo responder á la comunicación oficial en que se me participaba la distribución de los buques americanos y el estado de algunos puntos de sus costas, como lo hice por mi reservado de 25 de Febrero próximo pasado. Hoy, con la mayor libertad que permite la forma confidencial, voy á ampliar mis ideas, al par que contesto su carta. El exámen de nuestras fuerzas, basado en lo que sabía y en recientes observaciones y noticias, no sólo me confirman en lo que dije, sino que aún lo ponen en peor término. He visitado la *Victoria*, con la que contaba en mi reservado, y de la visita he sacado la convicción de que no podemos contar con ella para el conflicto actual. Las noticias que tengo tampoco permiten contar con el *Pelayo, Cárlos V* ni *Numancia*, y sin embargo, como no es opinión formada por observación propia, los dejo figurar en el adjunto estado, sólo porque usted los pone en el suyo. Cualquiera que sea el giro que se le dé al conflicto, ya

sea la guerra, ya negociaciones directas, ya por mediación de un tercero, árbitro ó no, mientras más tarde en resolverse, peor para nosotros; porque si es la guerra, nos cogerá más extenuados mientras más tarde llegue, y si es la negociación, de cualquier género que sea, vendrá después que los Estados-Unidos hayan planteado muchas más exigencias, cada vez más irritantes, á las que habremos tenido que ceder para ganar tiempo, con la vana esperanza de mejorar nuestra situación militar. Impuesto que nuestra situación no ha de ser mejor de lo que es, veamos qué podemos esperar de la guerra en tales condiciones. Insensato sería negar que lo que racionalmente podemos esperar es la derrota, que podrá ser gloriosa, pero no por eso dejaría de ser derrota que nos haría perder la isla en las peores condiciones. Aun suponiendo lo improbable, es decir, que obtuviéramos una victoria, no por eso cambiaría el resultado final de la campaña, porque el enemigo no se daría por vencido; y es insensato que pretendiéramos vencer en riqueza y producción á los Estados-Unidos, que se repondrían mientras nosotros agonizábamos, aún victoriosos, dando lugar á que el resultado final fuese un desastre. Sólo en el caso de contar con una poderosa alianza podríamos aspirar á obtener un resultado final halagüeño, pero sobre que sería necesario descontar el subido precio que tendría hoy para nosotros una alianza poderosa, aun así no haríamos más que aplazar algunos años el actual conflicto, que resultaría más agudo que hoy, como hoy lo es más que en la sublevación pasada. Y aun admitiendo la conservación de Cuba, ésta nos costaría enormes

sacrificios, originados por la necesidad de mantenernos armados hasta los dientes, y el problema se presenta como ya ha sido planteado por alguien: ¿Será la isla de Cuba la ruina de España? Sí, será, en breve. No trato de la cuestión del corso, porque me parece que no hay ningún hombre que conozca la historia que dé valor alguno á las empresas de los corsarios, son casi imposibles por las necesidades de los buques modernos (1). Y aun cuando no doy gran importancia á ciertos detalles, por la poca influencia que pueden tener en los acontecimientos generales, me haré cargo de algunos que usted toca para exponer mi punto de vista al contestar su carta, como lo hago. El estado que acompaño, me parece más exacto que el que trae su carta, y pone de manifiesto que nuestras fuerzas en el Atlántico son próximamente la mitad de las de los Estados-Unidos, tanto en el tonelaje, como en la potencia de su artillería. Nunca he pensado en las fuerzas que los Estados-Unidos tienen en el Pacífico ni en Asia para el desarrollo de los sucesos en las Antillas, pero siempre he visto en ellas un gran peligro para nuestras Filipinas, que no tienen fuerzas que oponerles ni aun parecidas como una sombra. Y lo que es por las costas del Pacífico bien seguros están los Estados-Unidos de nosotros. Me parece que se equivoca usted al creer que en todo el mes de Abril habrá variado nuestra situación. Como, digo al principio, tengo por seguro que

(1) Discrepamos de esa opinión. En el curso de este libro demostramos que el corso pudo producirnos muchas ventajas.

no estarán disponibles el *Cárlos V*, *Pelayo*, *Victoria* y *Numancia*, y quién sabe cómo estaremos de municiones de 14 cm. También parece seguro que, á fin de Abril, no estarán montados los cañones del *Colón*, de 254 mm. Y aun cuando yo me equivocara, entonces nuestra fuerza útil en las Antillas sería el 49 por 100 de la americana en tonelaje y el 47 por 100 en artillería, y sólo seríamos superiores en caza-torpederos y torpederos, si todos llegan útiles allá. Yo no sé fijamente cuáles son lòs sentimientos pátrios respecto á Cuba, pero me inclino á creer que la inmensa mayoría de los españoles desea la paz antes que todo; sólo que los que así piensan sufren y lloran en sus hogares y no gritan como la minoría, que vive ó medra con la continuación de este orden de cosas, pero éste es asunto que no me incumbe analizar. Nuestra carencia de recursos es de tal naturaleza, que hace tres días se nos han caído al agua tres hombres, en ocasión de saludar á la voz, por haber roto el nervio del toldo pedido hace cincuenta días y que aún no se sabe cuándo será reemplazado. Sobre este interesante tema hay pasado más de un oficio. Á los cuarenta y tres días de darse el primer martillazo para construir el *Hernán-Cortés*, estábamos con él en la mar. Á los cincuenta y un días de haber pedido el cambio de tubos á la caldera de un bote (de vapor) del *Teresa*, aún no sabemos cuándo estará listo. En parecida proporción estarán los Estados-Unidos con nosotros para remediar las averías, aunque tengamos el dique, que, sin duda, es lo principal, pero no todo. Respecto á las dotaciones, no las conozco, pero lo mismo las reclutaban cuando vencían

á nuestros antecesores de Trafalgar, y ruego á usted que no vea en esto un argumento contra el suyo, porque esto acusaría una gran ligereza en mí, hablando de lo que no conozco: es simplemente una reflexión que se me ocurre. Estas son mis leales opiniones, y ante la salud de la Pátria se las expongo á usted, rogándole las trasmita al Gobierno. Si usted creyera útil que sea yo quien vaya á exponerlas, dispuesto estoy á ello en cuanto usted me lo indique. Y hecho esto, que descarga mi conciencia de un enorme peso, sólo me resta el deber, relativamente fácil, de conducir nuestras fuerzas á donde se me ordene, en la seguridad de que todos han de cumplir con sus deberes. = PASCUAL CERVERA.

El Almirante unía á la carta anterior el estado que sigue:

### Comparación con la escuadra de los Estados Unidos.

#### ESPAÑA.

*Buques actualmente allí con alguna protección ó un andar de 15 millas, sin protección.*

| NOMBRES | Desplazamiento. | Artillería. |
|---|---|---|
| Vizcaya | 7.000 | 6.130 |
| Oquendo | 7.000 | 6.130 |
| Marqués de la Ensenada | 1.064 | 1.100 |
| | 15.064 | 13.360 |
| | 23 por 100 | 23 por 100 |

## ESTADOS-UNIDOS.

*Buques que la componen actualmente con alguna protección ó un andar de 15 millas, sin protección.*

| NOMBRES | Desplazamiento. | Artillería. |
|---|---|---|
| New-York | 8.200 | 6.400 |
| Indiana | 10.288 | 9.304 |
| Massachussetts | 10.288 | 9.304 |
| Texas | 6.315 | 4.550 |
| Brooklyn | 9.271 | 7.880 |
| Iowa | 11.410 | 8.360 |
| Montgomery | 2.089 | 4.100 |
| Marblehead | 2.089 | 4.100 |
| Detroit | 2.089 | 4.100 |
| Terror | 3.600 | 2.896 |
| | 65.369 | 60.994 |

Á éstos pueden sumarse positivamente:

| NOMBRES | Desplazamiento. | Artillería. |
|---|---|---|
| Infanta María Teresa | 7.000 | 6.130 |
| Cristóbal Colón | 6.840 | 8.490 (a) |
| Alfonso XIII | 4.826 | 4.340 |
| | 18.666 | 18.960 |
| Minneapolis | 7.375 | 4.790 |
| Columbia | 7.375 | 4.790 |
| | 14.750 | 9.580 |

(a) Sin los cañones de 25 cm., cuyo valor se representa por 1.248

Dudoso que puedan sumarse por varias causas:

| NOMBRES | Desplazamiento. | Artillería. |
|---|---|---|
| Pelayo | 9.917 | 6.987 |
| Emperador Cárlos V | 9.250 | 5.620 |
| | 19.167 | 12.607 |
| Atlanta | 3.000 | 4.270 |
| Charleston | 3.730 | 4.570 |
| Chicago | 4.500 | 4.470 |
| Newark | 4.098 | 6.740 |
| Philadelphia | 4.324 | 7.640 |
| Dolphin | 1.485 | 700 |
| York-Town | 1.703 | 3.320 |
| | 22.840 | 31.710 |
| En el Atlántico del Sur tienen el *Cincinatty* | 3.200 | 4.795 |

Todos los demás buques tienen escasísimo valor militar, excepción hecha de los cazatorpederos y torpederos, de los que no se trata en este cuadro, como tampoco del *Kattadin* y *Vesubius*.

## DEL ALMIRANTE.

*Cádiz, 6 Abril 1898.*

En el correo de anoche recibí su carta del 4, y antes había recibido su telegrama sobre el mismo asunto. Precisamente por el estado de ansiedad en que todos estamos, es por lo que interesa, y mucho, tener pensado lo que se ha de hacer, para no andar con vacila-

ciones, si llega el caso, sino obrar rápidamente con medidas que puedan ser eficaces, y no ir, como el famoso hidalgo manchego, á pelear con los molinos de viento, para salir descalabrados. Si nuestra fuerza naval fuese superior á la de los Estados-Unidos, la cuestión sería muy sencilla, pues con cerrarles el paso, bastaría, pero como no solamente no es superior, sino es muy inferior, tratar de cerrarles el paso, ó sea presentarles una batalla naval, con carácter de decisiva, sería el mayor de los desatinos, porque sería buscar una derrota cierta, que nos dejaría á merced del enemigo, que se apoderaría, si quería, de alguna buena posición en las Canarias, y tomándola por base de operaciones, aniquilar nuestro comercio y bombardear impunemente nuestras ciudades marítimas: por eso es indispensable pensar lo que se ha de hacer, y sin dar ningún paso previo ostensible, no vacilar si llega el momento de obrar. A estas consideraciones obedeció mi telegrama, y mis ideas no han variado, porque *si nos coge sin plan*, vendrán las vacilaciones, las dudas, y tras de la derrota, puede venir la humillación y la vergüenza. Usted apreciará estas manifestaciones francas y leales de un antiguo amigo y compañero que sólo desea ayudar al Gobierno y acertar.=PASCUAL CERVERA.

## AL ALMIRANTE.

*Madrid, 7 Abril 1898.*

Estamos en profunda crisis internacional, y aunque no perdidas las esperanzas de una solución pacífica

mediante el deseo del Gobierno de [illegible] éste ha llegado á los [illegible] interponiendo las influencias [illegible] ras, pero el Presidente de [illegible] cuentra envuelto en la [illegible] y que ahora trata de [illegible] rante de la escuadra y por [illegible] le corresponde ó ha sido designado [illegible] ejecución de los planes [illegible] comendados á su inteligencia [illegible] litado á usted cuanto me ha pedido [illegible] estado concederle: si más no [illegible] medios no he tenido á mi [illegible] en esto, como en todo [illegible] En las instrucciones que recibirá [illegible] miento general, que [illegible] llará. Y termino expresándole [illegible] personal á sus órdenes, y [illegible] que S. M. y Gobierno tiene en su [illegible] =SEGISMUNDO BERMEJO.

## DEL ALMIRANTE

*[illegible]*

He recibido todos sus telegramas [illegible] listos y espero salir esta tarde. He [illegible] contador por el dinero á San Fernando [illegible] pitán General me avisa de que [illegible] Cabo Verde esperaré las instrucciones [illegible] ordena. La reproducción del telegrama [illegible]

una palabra diferente, pues dice que las instrucciones *se ampliarán*, y en el primero recibido decía *se emplearán;* por eso indicaba mi idea de cubrir las Canarias, pero ahora, esperaré, como digo. Siento mucho salir sin haber concertado ningún plan en sus líneas generales, para lo que tan repetidas veces solicité ir á Madrid; creo entrever, en el conjunto de los telegramas recibidos, que se persiste en la idea de que la escuadrilla vaya á Cuba, y me parece una aventura que puede costarnos muy cara, porque la pérdida de nuestra escuadrilla y la derrota de nuestra escuadra en el mar Caribe, entraña un gran peligro para las Canarias y quizá el bombardeo de nuestras ciudades del litoral. No menciono la suerte de Cuba, porque esta la tengo descontada hace mucho tiempo y creo que una derrota naval precipitaría mucho su pérdida definitiva, mientras que sosteniéndose con los elementos que cuenta, quizás hiciera pensar á los Estados-Unidos. No hay que hacerse ilusiones acerca de los refuerzos de nuestra escuadra: si usted repasa nuestra correspondencia de hace dos meses, verá usted, no he sido profeta, sino que me he quedado corto, y es preciso no hacerse ilusiones sobre lo que se puede hacer, que sólo es lo que sea apropiado, á los medios disponibles. = PASCUAL CERVERA.

## EL ALMIRANTE.

*San Vicente (Cabo Verde), 19 Abril 1898.*

Ayer llegó el *San Francisco* y con él las instrucciones y su carta de usted. Si el *Oquendo* y *Vizcaya* salie-

ron realmente para [illegible]
deben llegar hoy á [illegible]
para andar las [illegible]
aquí. Pero estoy pensando [illegible]
sea la del telegrama [illegible]
salida, y en ese caso [illegible]
*Ariete* están [illegible]
que el *Ariete*, en vez de ser [illegible]
una pesadilla para la escuadra [illegible]
para una defensa local. [illegible]
años, y es de sistema [illegible]
ella. A los cazatorpederos [illegible]
la proa en cuanto [illegible]
las butardas. [illegible]
como ha podido. [illegible]
ocurrió en el viaje de [illegible]
en el Ferrol. Yo no sé si [illegible]
puede refugiarse bien la escuadra [illegible]
el puerto de Mayagüez [illegible]
malísimas condiciones [illegible]
esto, esperaré la llegada [illegible]
Eulate conoce Puerto-Rico. [illegible]
pan siempre, y es preciso [illegible]
Graciosa, fortificándola [illegible]
el puerto de la Luz, en Gran Canaria. [illegible]
ciones de usted, parece [illegible]
que la escuadra vaya á Cuba. [illegible]
sensato; y respecto á Puerto-Rico [illegible]
he preguntado si deben [illegible]
fuerzas, y me parece que no. [illegible]
será bocado tan fácil para los [illegible]

seguirá fatalmente la suerte de Cuba, al menos en lo que se relaciona con nosotros. En cambio, me preocupan las Filipinas, como digo antes las Canarias, y, sobre todo, la posibilidad de bombardeos sobre nuestra propia costa; cosa que no es imposible, dada la audacia de los yankees, y teniendo cuatro ó cinco barcos de andar superior á los nuestros. Por todo esto vacilo acerca del partido que debo tomar, y que no tomaré sin la venia de usted y el Consejo de los Capitanes de la escuadra, como usted me indica en su carta. Y dejo esta hasta mañana, por si ocurre algo. Aquí llegaba, cuando vinieron á avisarme que estaban los acorazados *Vizcaya* y *Oquendo* á la vista, y en efecto, tuve el gusto de verlos entrar y abrazar á sus Comandantes, que traen sus tripulaciones con buena salud y el mejor espíritu; pero el *Vizcaya* necesita imperiosamente dique, como que en la travesía de Puerto-Rico aquí, ha gastado 200 toneladas más que el *Oquendo*, lo cual se traduce en una disminución en su velocidad que estimo en tres á cinco millas, y en una disminución del 25 al 30 por 100 en el radio de acción, con lo que se pierde la ventaja que tan oportunamente apunta usted en sus instrucciones. Ya están haciendo carbón, pero va lento, porque estamos de prestado, lo que es cosa mala. ¡Cómo ha de ser! Hasta mañana. Está entrando el correo, que sale de seguida y cierro ésta. Por lo que nos ha sorprendido, no va parte de oficio, pero no ignora usted nada. = PASCUAL CERVERA.

## EL ALMIRANTE.

Por la premura del tiempo no pude ayer comentarle el Consejo habido ayer á bordo del *Colón*, limitandome á enviarle copia del acta levantada. Cerca de cuatro horas duró el Consejo, en el que todos los tonos de la más pura y correcta discipiina, y caracterizados por el espíritu levantado que anima á toda la escuadra, y muy especialmente á estos distinguidos Jefes que tanto honran á España y á la Marina, y que me ha cabido la suerte de tener por compañeros en estas críticas y solemnes circunstancias. El natural impulso de marchar decididamente al enemigo, entregando la vida en holocausto de la Pátria, era la primera nota que se dibujaba en todos, pero, al mismo tiempo, el espectro de la Pátria abandonada, insultada y pisoteada por el enemigo, orgulloso con nuestra derrota, que no otra cosa puede obtenerse, en definitiva, yendo á buscarlos á su propio terreno, con fuerzas tan inferiores, les hacía ver que tal sacrificio, no sólo sería inútil, sino, contraproducente, puesto que entregaba la Pátria á un enemigo procaz y orgulloso, y Dios sólo sabe las funestas consecuencias que esto podría tener. Yo les veía la lucha que sentían, poniendo enfrente estas ideas, pues todos mostraban gran repugnancia de no marchar, desde luego, al enemigo, y terminar de una vez; pero como digo antes, el espectro de la Pátria pisoteada por el enemigo, se sobreponía, é inspirándose en ese valor de arrostrar las censuras y tal vez el sarcasmo y la acusación de esa masa inconsciente que ignora todo cuanto se refiere á la guerra, y en particular á la naval, que

cree que el *Alfonso XII* ó el *Cristina* pueden oponerse al *Iowa* ó al *Massachussets*, expresamente declaraban, en tonos muy enérgicos, que el interés de la Pátria exigía ese sacrificio de nuestra parte. Reparo tuvo alguno de los presentes en emitir opinión ninguna, y sólo limitarse á hacer lo que el Gobierno de S. M. se sirviese disponer; pero como eso, todos, absolutamente todos, estamos, no sólo dispuestos á hacerlo, sino que no cabe mencionarlo siquiera, pronto cesó en sus escrúpulos; y si menciono esto, es sólo para que V. E. tenga una relación exacta de todo lo ocurrido. Uno de los Jefes, no por cierto el más exaltado, sino que puede decirse que representa el término medio de la opinión que dominó en el Consejo, ha escrito, por orden mía, sus ideas, y acompáño á V. E. I. copia de su escrito, que dice, mejor que yo pudiera hacerlo, lo que estos Jefes piensan: quítesele algo por algunos, y añádasele bastante por otros en los tonos que lo inspiran, y se tiene exacta idea de lo que piensan estos distinguidos Jefes. Y creyendo cumplido mi propósito de dar á V. E. I. una nota exacta de lo ocurrido, con lo cual lleno un deber, le reitero la seguridad del excelente espíritu de todos. = 21 Abril 1898. = Excelentísimo é Ilustrísimo Señor. = PASCUAL CERVERA.

## ACTA.

Reunidos por orden del Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra, bajo su presidencia, á bordo del crucero *Cristóbal Colón*, el segundo Jefe de la misma y Capitanes de Navío con destino en ella, sometió

á discusión el señor Presidente la siguiente pregunta: «¿En las circunstancias actuales que atraviesa la Patria, conviene que esta escuadra vaya desde luego á América ó cubra nuestras costas y Canarias, para desde allí acudir á cualquiera contingencia?» Se cambiaron diversas opiniones para esclarecer las consecuencias de una campaña por nuestra parte en las Antillas, evidenciándose las deficiencias grandes de nuestras fuerzas navales en relación con las del supuesto enemigo, y asímismo se convino en los escasísimos recursos que actualmente presentan, tanto la isla de Cuba, como la de Puerto-Rico para servir de base de operaciones. Tenido esto en consideración, y no ocultándose los inconvenientes graves que á la Nación reportaría un descalabro de nuestra escuadra en Cuba, por dejar entonces casi impune la venida de la del enemigo sobre la Península é islas adyacentes, se acordó por unanimidad llamar la atención del Gobierno por medio del siguiente telegrama: «*Comandante General de la escuadra á Ministro de Marina:* De acuerdo con segundo Jefe y los Comandantes de los buques, propongo ir al punto que se indica ó indicará: Canarias. *Ariete* tiene en mal estado calderas, la del *Azor* es muy vieja. *Vizcaya* necesita entrar en dique para pintar fondos si ha de conservar su velocidad. Canarias quedaría libre de un golpe de mano y todas las fuerzas podrían acudir con toda prontitud en caso necesario á defender la Madre Pátria.» Á bordo del crucero *Colón* 20 de Abril 1898.= *Pascual Cervera.=José de Paredes.=Juan B. Lazaga.* =*Emilio Díaz Moreu.= Víctor M. Concas.= Antonio Eulate.=Joaquín Bustamante.=Fernando Villaamil.*

**Opinión del Capitán de navío D. Víctor Concas.**

Comandante del acorazado *Infanta María Teresa*.

Sobre los asuntos presentados á consulta por el señor Almirante de la escuadra, en la Junta de Guerra celebrada á bordo del acorazado *Cristóbal Colón*, opina:

1.° Que las fuerzas navales de los Estados-Unidos son tan inmensamente superiores á las nuestras en número y clase de buques, blindaje y artillería, y en preparativos hechos, y estando en tan ventajosa situación por la insurrección de Cuba, la posible de Puerto-Rico y la aún latente de Oriente, que tienen elementos suficientes para atacarnos en las Antillas, en la Península y sus islas y en Filipinas, y puesto que no se ha atendido á aquel archipiélago, que era quizás lo más urgente para limitar nuestro campo vulnerable, y lo que se hubiera conseguido con un solo acorazado, hoy, todo lo que sea dividir nuestras fuerzas, siendo, como son, tan contadas, y apartarse de los mares de Europa, envuelve un error estratégico, que traería la guerra á la Península, con un desastre espantoso en nuestras costas, pago de enormes rescates y quizás pérdida de alguna isla. Apenas se inicie la salida de esta escuadra para las Antillas, es de indiscutible evidencia, pues ya se ha iniciado más de una vez, que la escuadra volante americana saldrá para Europa; y aunque no se propusiera más que una razzia ó una demostración contra nuestro litoral, la justa alarma de toda España traería el regreso obligado de esta escuadra, que forzosamente llegaría cuando ya el enemigo hubiera

sacado todo el fruto de su impune victoria. Los únicos tres buques de guerra que quedan para la defensa de la Península, el *Carlos V*, el *Pelayo*, cuyas reformas no están terminadas, y el *Alfonso XIII*, de escasísimo andar y éste sin garantía, no bastan para la defensa de las costas de España y de ningún modo para Canarias; sin que agreguen ninguna fuerza militar á nuestra Armada, ni el yate *Giralda*, ni los vapores *Germanía* y *Normandía*, cuya adquisición se ha notificado oficialmente, buques de ninguna utilidad para el combate.

2.° El plan de defender la isla de Puerto-Rico abandonando la de Cuba á su suerte, es de todo punto irrealizable, pues si la escuadra americana destroza de propósito una ciudad de la última isla, á pesar de todos los planes del Gobierno sobre esta materia, y así fuere el mayor disparate, el Gobierno mismo se verá obligado, por la opinión en masa, á lanzar esta escuadra contra la americana, en las condiciones y en el sitio que á ésta le plazca escoger.

3.° Aún suponiendo que se hubiera resuelto la defensa de Puerto-Rico, como única, la travesía hoy, después de declarada la guerra de hecho, sin un puerto militar donde reorganizarse á la llegada, y sin una escuadra nuestra que distraiga á la del enemigo, que se supone hará á Saint-Thomas su base de operaciones, es un error estratégico, tanto más deplorable, cuando se ha dispuesto de meses y aún de años para acumular en las Antillas las fuerzas necesarias. Lo que parece probable, de las noticias adquiridas, es que los recursos acumulados en Saint-Thomas deben ser para hacer el enemigo su base de operaciones en las cercanías de

nuestras indefensas Vieques: todo lo que constituye una responsabilidad en el viaje, que debe quedar toda al Gobierno de S. M.

4.° Reunidos estos tres acorazados y el *Cristóbal Colón*, sin sus cañones de romper, á los dos que quedan en la Península y á los pocos y viejos torpederos que nos restan, se puede defender nuestro litoral desde el Guadiana á Cabo Creus, con las Baleares y Canarias, gracias á la distancia del enemigo de su base de operaciones, pero defensa que será seguramente encarnizada si el enemigo acumula aquí sus buques más modernos; pero sin que sea posible evitar que las costas de Galicia y del Norte de España sufran más ó menos, si el enemigo trae consigo una división ligera, ni aún ataques de horas en las mismas costas protegidas, pues los buques son muy pocos para dividirlos.

5.° Sensible es que no haya buques suficientes para atender á todas las necesidades, pero el deber y el verdadero patriotismo obligan á presentar, frente á frente, los recursos que nos dió el país y las necesidades que las circunstancias acumulan sobre la Pátria en peligro.

6.° Por último, opina: que, con el mayor respeto, debe someterse la situación militar al señor Ministro de Marina, reiterando la más profunda subordinación á las órdenes que comunique, y el firme propósito de realizar, con la mayor energía, los planes de operaciones que dicte á estas fuerzas, con completa abstracción de las consecuencias, que, una vez hechas presentes, quedan al cargo y responsabilidad del Gobierno de Su Majestad.=*San Vicente de Cabo Verde 20 de Abril de 1898.*=Víctor M. Concas.

## EL ALMIRANTE.

*San Vicente (Cabo Verde)*, 22 *Abril 1898*.

Mi querido General y amigo: Aún no he contestado su carta del 7, que me trajo el *San Francisco*, porque aún cuando después le he escrito, no la tenía á la vista. La sorpresa y estupor que ha causado á todos estos Comandantes la orden de marchar á Puerto-Rico, es imposible de pintar, y en verdad, tienen razón, porque de esta expedición no se puede esperar más que la destrucción total de la escuadra, ó su vuelta atropellada y desmoralizada, cuando aquí, en España, podría ser la salvaguardia de la Pátria. Es un error creer que las Canarias están seguras, lo cual sólo es verdad si se refiere ese aserto á Santa Cruz, Las Palmas y algún otro lugar, pero ¿lo está la isla Graciosa, por ejemplo? Pues si los yankees se apoderan de ella y fortifican el puerto del río, obtienen una base de operaciones, para las que hagan contra España, y seguramente no serán los batallones quienes los echen de allí. Eso es imposible (ahora al menos) con la escuadra en Canarias, pero será inevitable con la escuadra destruída. Habla usted de planes; y por más que he hecho para que se formaran como era juicioso y prudente, no he obtenido la menor satisfacción á mis deseos, hasta el punto que si hubiesen sido otras las circunstancias habría pedido mi pase á la reserva, como lo pediré (si Dios me saca con vida de ésta) el día en que haya pasado el peligro. Aún lo pediría hoy, sin importárseme un bledo que

me tacharan de cobarde, si ese paso mío no produjera en la escuadra el deplorable efecto de una deserción de su Almirante al frente del enemigo. ¡Que me ha facilitado cuanto he pedido! El *Colón* no tiene sus cañones gruesos, y yo pedí los malos, si no había otros; las municiones de 14 cm. son malas, menos unos 300 tiros; no se han cambiado los cañones defectuosos del *Vizcaya* y *Oquendo;* no hay medio de recargar los casquillos del *Colón;* no tenemos un torpedo Bustamante; no hay plan ni concierto que tanto he deseado y propuesto en vano; la consolidación del servomotor de estos buques, sólo ha sido hecha en el *Teresa* y el *Vizcaya,* cuando han estado fuera de España; en fin, esto es un desastre ya, y es de temer que lo sea pavoroso dentro de poco. ¡Y quizá todo podría aún cambiar! Pero presumo que ya es tarde para nada que no sea la ruina y desolación de la Pátria. Comprendo que tenga usted la conciencia tranquila, como me dice en su carta, porque usted es una persona buena á carta cabal; pero reflexione usted en lo que le digo, y verá ¡cuánta razón tengo! Reuní mis Capitanes, como usted me indicaba, y el extracto de lo que opinaron fué por telégrafo, así como después, de oficio, envié copia del acta, y por este correo va un oficio que la comenta. Nada tengo que añadir. El *Vizcaya* no anda nada ya, y es un grano que le ha salido á la escuadra. Y no le molesto más: considero ya el acto consumado, y veré la mejor manera de salir de este callejón sin salida.= Pascual Cervera.

## EL ALMIRANTE.

*San Vicente (Cabo Verde), 24 Abril 1898.*

Acaba de llegar el telegrama mandándonos salir, y doy orden de trasbordar del *Cádiz* á estos buques carbón, víveres, gente y la artillería de los cazatorpederos que está en el *Cádiz*. Pensaba haber salido sin rellenar del todo los buques, pero quedándose el *Cádiz* no he querido salir sin la mayor cantidad de carbón posible. Veremos si puedo salir mañana. Como ya es un hecho consumado, no insistiré sobre el juicio que me merece. Quiera Dios que no sea profeta, como lo he sido cuando decía á usted que para fines de Abril no estarían listos el *Pelayo, Cárlos V, Victoria y Numancia,* ni el *Colón* tendría sus cañones gruesos, como no fueran los defectuosos, ni nosotros tendríamos municiones de 14 cm. de las nuevas para batirnos, etcétera, etc. Con la conciencia tranquila *voy al sacrificio,* sin explicarme ese voto unánime de los Generales de Marina, que significa la desaprobación y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiese relevado. Trigueros me ha anunciado la salida de un cargamento de 5.700 toneladas de carbón para Puerto-Rico, á donde debe recalar del 11 al 12 de Mayo, y tengo mucho temor de que vaya á caer en poder del enemigo. Se padece un error al suponer que yo soy dueño de empeñar ó evitar el combate á mi voluntad; con los nueve meses que hace que no limpia el *Vizcaya*, y su permanencia en la

Habana, está hecho una potala y yo no lo debo abandonar. = Que le vaya bien, etc. = PASCUAL CERVERA. = Hoy 27: Estoy desesperado con la lentitud del *Cádiz*, que está muy bien preparado para el pasaje y muy mal para carga. Creo que saldremos mañana.

---

*En la mar, 5 de Mayo de 1898.*

Querido Juan: Para nuestra colección de documentos creo conveniente que tengas la adjunta copia de un telegrama de Villaamil á Sagasta, que te envío por dos cazatorpederos que destaco á la Martinica en busca de noticias. A bordo de los buques no hay novedad, y el espíritu es excelente. Veremos la suerte que el Señor nos reserva. En definitiva no es dudosa, pero si tuviéramos la suerte de empezar dando un buen golpe! Dios esté con nosotros. Adios; muchas cosas á los tuyos, etcétera. = PASCUAL.

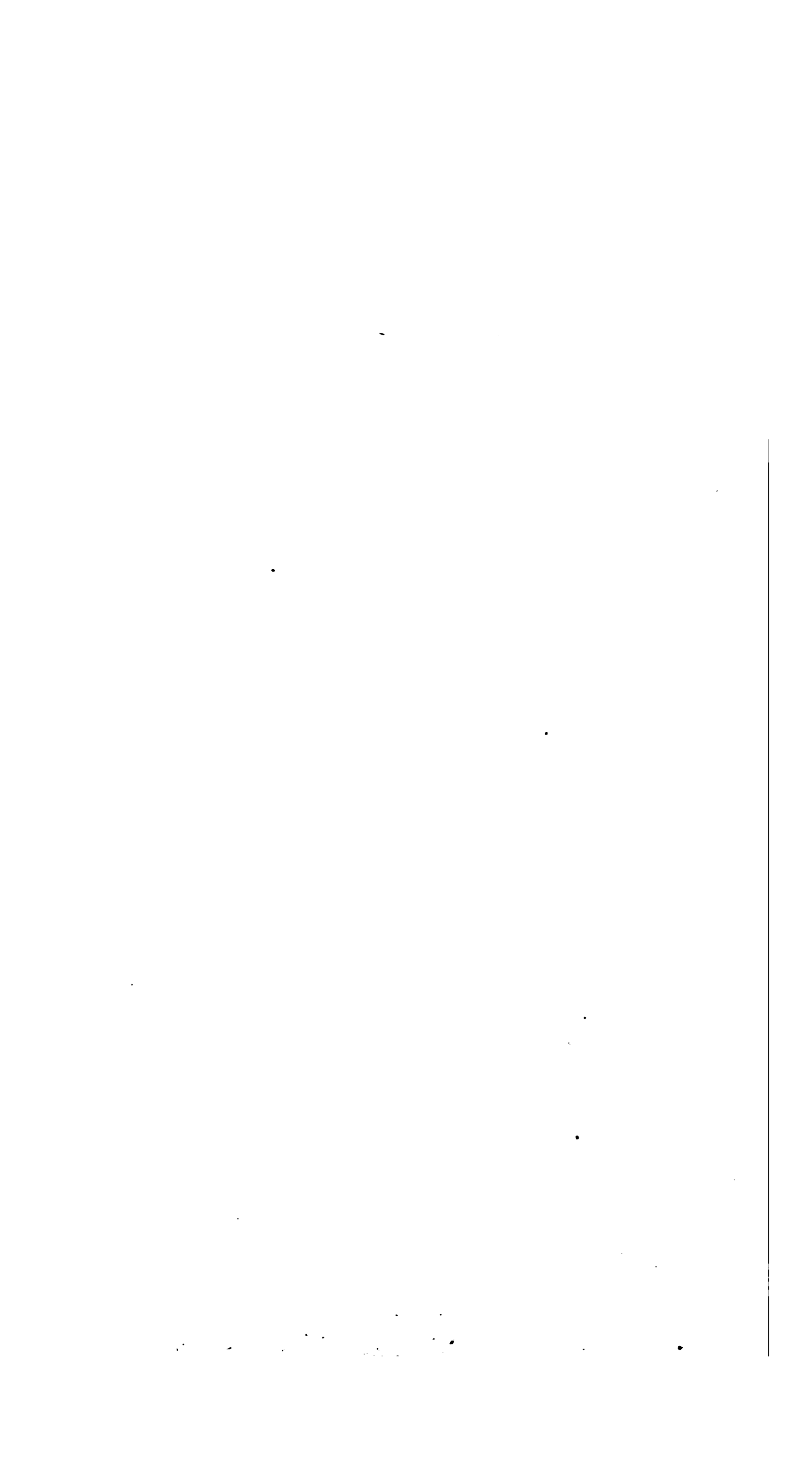
**Telegrama de Villaamil.**

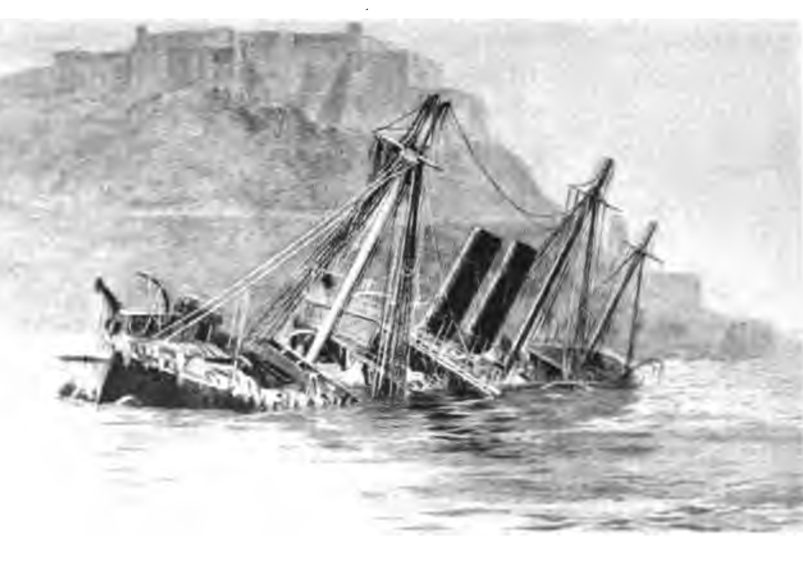
*Día 22 Abril 1898.*

Madrid. = *Práxedes Sagasta.* = *Descífrese por clave Marina.* = Ante transcendencia que tendrá para la Pátria el destino dado á esta escuadra, creo conveniente conozca usted por el amigo que no teme las censuras, que si bien como militares están todos dispuestos á

morir honrosamente cumpliendo sus deberes, creo indubitable que el sacrificio de este núcleo de fuerzas navales será tan seguro, como estéril y contraproducente para el término de la guerra, si no se toman en consideración las repetidas observaciones hechas por su Almirante al Ministro de Marina. = (Firmado). = F. VILLAAMIL.

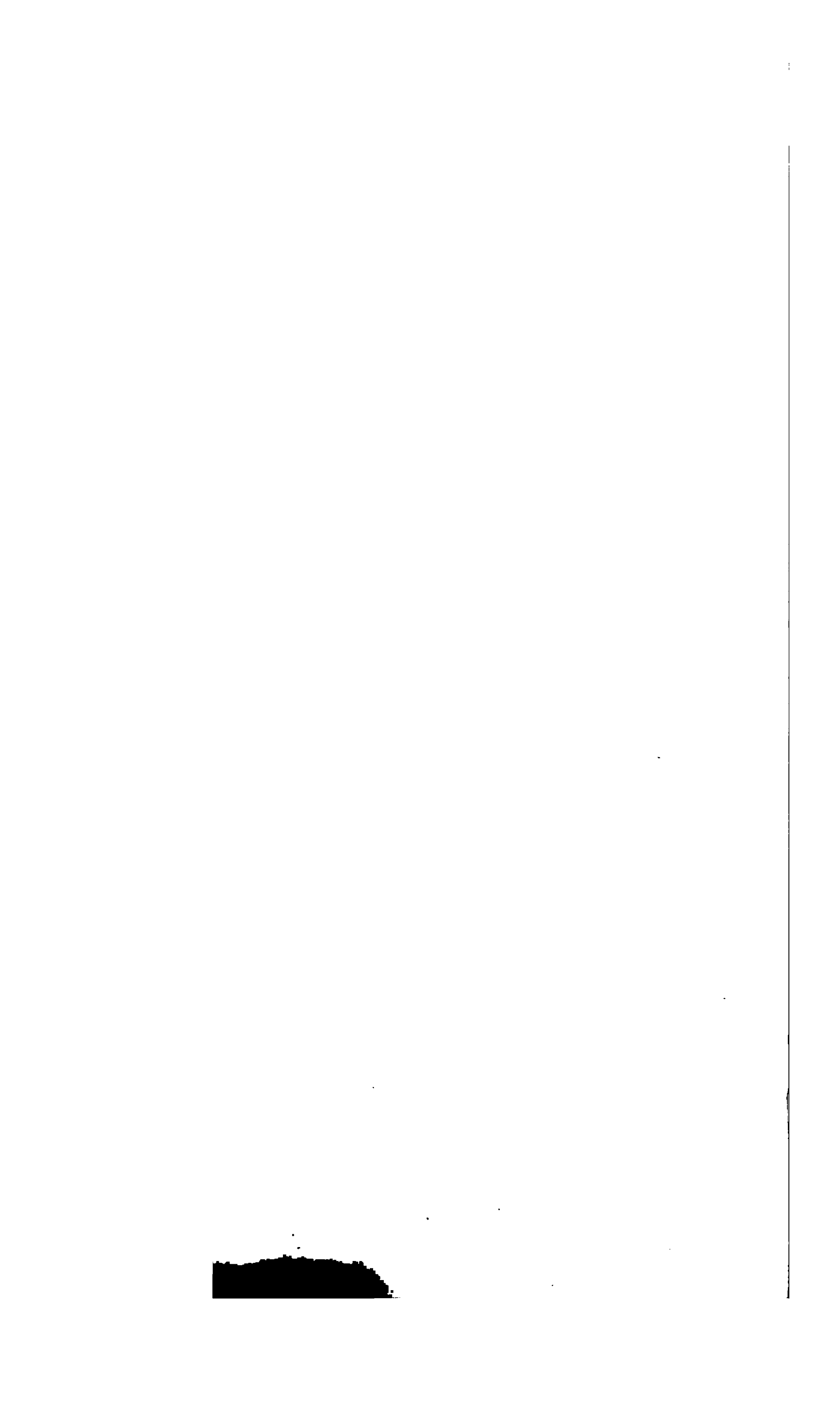
---





CRUCERO «REINA MERCEDES»

Echado á pique en el canal de entrada á Santiago de Cuba.



# CAPÍTULO V.

## El principio del fin.

Incremento de la escuadra americana.—Operaciones en la costa de Cuba.—Bombardeo de algunos puertos.—Operaciones sobre Puerto-Rico.—La destrucción de los cables.—Nuestra escuadra en Santiago.

Los americanos practicaron toda clase de esfuerzos para incrementar su marina, sin detenerse en los miramientos que nosotros usábamos. De buena gana publicaríamos aquí la lista de los 128 buques que compraron y armaron en guerra con el nombre de auxiliares de la escuadra. No lo hacemos, por no abrumar al lector con datos numéricos, concretándonos á dar un resúmen ligero de la ascendencia de su flota el 15 de Agosto (1).

---

(1) La lista nominal y valorada de los barcos comprados y de los nombres con que se les bautizó puede verse en el *Report of the Secretary of the Navy*, vol. I, 1898.

Por conducto del cónsul de los Estados-Unidos en Cádiz, C. L. Adams, refiere el *Herald* de New-York, que recibió el Departamento de Marina de Washington detallada información

En esa fecha el personal de la Armada, que al estallar la guerra sólo sumaba 12.000 hombres, subía á 24.123, y la escuadra se descomponía así:

| | |
|---|---|
| Barcos de combate (1.ª clase)........... | 4 |
| Idem íd. (2.ª clase)................... | 1 |

---

de la marina mercante de España. Mr. Adams daba una lista completa de los buques abanderados bajo el pabellón español, especificando cuáles podrían servir para *cruceros auxiliares* en tiempo de guerra, y los que probablemente continuarían como vapores mercantes y podrían ser capturados por una escuadra ligera de los Estados-Unidos que se enviase á las costas de España.

Hé aquí los informes del cónsul Adams:

*Compañía Trasatlántica* (Barcelona y Cádiz): 32 vapores, de los cuales 20 tienen más de 12 nudos de andar, y algunos están listos para ser aprovechados como cruceros y transportes armados. Estos buques hacen el comercio con Puerto-Rico, Cuba, Méjico, New-York, Liverpool, Filipinas, Río de la Plata y África.

*Pinillos Sáenz y C.ª* (Barcelona): Cinco vapores, de los que tres pueden aprovecharse como cruceros auxiliares. Estos barcos navegan á Puerto-Rico, Cuba, Méjico y los Estados-Unidos.

*F. Prat y C.ª* (Barcelona): Cinco vapores de 2.000 toneladas, con igual itinerario que los de Pinillos Sáenz y C.ª

*MM. de Aarotegui* (Bilbao): Siete vapores de carga, que hacen igual navegación que los anteriores.

*Compañía de Navegación «La Flecha»* (Bilbao): Siete vapores de carga. Itinerario de Liverpool y el de las anteriores líneas.

*Hijo de J. Jover y Serra* (Barcelona): Un vapor de 2.000 toneladas. España, Puerto-Rico y Cuba.

*J. Jover y Costa.*—Un vapor de 2.000 toneladas. España, Puerto-Rico y Cuba.

*Sociedad de Navegación é Industria* (Barcelona): Cuatro vapores. Itinerario: España y Canarias.

| | |
|---|---|
| Cruceros acorazados | 2 |
| Monitores para la defensa de las costas | 6 |
| Barco ariete acorazado | 1 |
| Cruceros protegidos | 12 |
| Idem sin proteger | 3 |
| Cañoneros | 18 |

---

*Empresa de Navegación á vapor «La Bética»* (Sevilla): 12 vapores. Entre España, Inglaterra y Alemania. Buques de carga.

*Compañía Marítima* (Barcelona): 18 vapores de carga. Hacen el comercio con la costa de Inglaterra y España. (Esta y la anterior pertenecen á Mc. Andreu & Co. Londres.)

*P. M. Tinore y C.ª* (Barcelona): Cuatro vapores de carga. Navegan entre España é Inglaterra.

*Compañía bilbaina de Navegación* (Bilbao): Seis vapores para transporte de mineral entre Bilbao é Inglaterra.

*J. M. Martínez de las Rivas* (Bilbao): Tres vapores para transporte de mineral entre Bilbao é Inglaterra.

*Hijos de Tomás Haynes* (Cádiz): Ocho vapores de carga. Navegación de España y Norte de África.

*Sociedad Isleño Marítima* (La Palma y Mallorca): Cinco vapores, que hacen el tráfico entre Barcelona é islas Baleares.

*Sociedad Mahonesa de vapores.* —Cinco vapores. Barcelona é islas Baleares.

*Ibarra y C.ª* (Sevilla): 21 vapores. Comercio de la costa.

*Clavería Lozo y C.ª* (Gijón): Cinco vapores. Tráfico de la costa.

*Melitón González y C.ª* (Gijón): Cinco vapores. Tráfico de la costa.

*Espalia y C.ª* (Sevilla): Cinco vapores. Tráfico de la costa.

*Compañía valenciana de Navegación* (Valencia): Cinco vapores. Comercio de la costa.

La moral que deducía el *Herald*, era, que de esos vapores, muchos los aplicaríamos como cruceros auxiliares, y los demás, los ponía de cebo á los *auxiliares* de los Estados-Unidos, recordándoles que las presas se repartían del modo siguiente: mitad para el Tesoro y mitad para los oficiales y tripulación. Sistema indiscutiblemente *corsario* y que practicaron cuantas veces pudieron.

| | |
|---|---|
| Crucero dinamitero | 1 |
| Torpederos | 11 |
| Buques de guerra antiguos, incluso monitores | 14 |

**Marina auxiliar.**

| | |
|---|---|
| Cruceros auxiliares | 11 |
| Yachts transformados | 28 |
| Guardacostas | 15 |
| Gabarras de los faros | 4 |
| Remolcadores transformados | 27 |
| Buques carboneros transformados | 19 |
| Barcos de diversas clases | 19 |

Á todo esto hay que agregar, una porción de arreglos y contratos para aprovisionar de carbón y víveres frescos las escuadras de Cuba y la de Filipinas; de barcos-hospitales; barcos destiladores para la aguada; barcos de reparación; botes de vapor de gran velocidad para llevar y traer órdenes, etc.

Por manera, que las difíciles y penosas operaciones del bloqueo, las hacían nuestros enemigos con relativa comodidad, relevándose con frecuencia, y en constante comunicación con la base de operaciones, establecida en Cayo Hueso y *dry* Tortugas.

De vez en cuando, combinaban con el bloqueo el bombardeo de algún puerto de nuestro litoral insular, y entre los más importantes, aparte el de

Santiago de Cuba, que trataremos separadamente, pueden citarse los que siguen (1):

El 25 de Abril intentó reconocer la bahía de Cárdenas el torpedero *Cushing*, saliendo al encuentro la *Ligera*, que le destrozó de un balazo el condensador, según después se supo, retirándose escorado.

El 27 de Abril, recibió noticia el Almirante Sampson de que en Matanzas se estaban haciendo algunas obras de defensa y decidió estorbarlo, á cuyo efecto, penetró en la bahía con su barco insignia, acompañado del *Puritan* y el *Cincinnati*, efectuando el bombardeo de las obras, sin conseguir resultado alguno sobre las nuevas baterías del *Morrillo*, Punta Gorda y Punta Sabanilla, todas de arena y á muy escasa altura sobre el nivel del mar. Las obras contestaron al fuego con denuedo, retirándose los barcos. Los cónsules de Francia y Austria protestaron de este bombardeo, que se hizo extensivo á la ciudad sin previo aviso (2). El 29 de Abril, el *Eagle* tuvo fuego en Cienfuegos con los

(1) Damos cuenta á la ligera de esos bombardeos, por seguir la hilación de las operaciones, por más que hemos de detenernos á describirlos más adelante.

(2) Aquel bombardeo lo denominaron los artilleros *el de la Mula*, pues fué una mula la única víctima que produjo.

pequeños cañoneros nuestros, entre ellos el *Diego Velázquez,* al intentar un reconocimiento de la boca de la bahía. Poco después, el *Marblehead* cañoneó la entrada, contestando la batería de Pasacaballos y las lanchas cañoneras *Satélite, Lince* y *Gaviota.*

Ese mismo día, la escuadra pareció querer efectuar un desembarco frente al Mariel, el que no llevó á efecto, porque al acercarse tres lanchones, remolcados y llenos de gente, á la playa de la Herradura, fueron recibidos por el fuego de las tropas pertenecientes al batallón de Gerona y tuvieron que reembarcar á toda prisa. Ha de tenerse en cuenta, que los americanos traían á bordo de sus barcos, como prácticos, jefes de la insurrección cubana y á muchos insurrectos, que eran los que en estas operaciones echaban por delante. Las tropas que tuvieron ocasión de rechazar esos amagos de desembarco, refieren haber oido las voces *clásicas* de los cubanos, apostrofando á los españoles, según era costumbre en sus combates.

Cerca de Cienfuegos, el 30 de Abril, fué apresado el vapor *Argonauta* y quedaron prisioneros un Coronel, seis Oficiales, tres sargentos y cinco soldados. El barco fué saqueado bárbaramente (1).

(1) Asegúranos persona formal, que á los pasajeros que

El 6 de Mayo, un torpedero rompió fuego sobre las obras de la batería de Punta Maya de Matanzas, contestándole la de Punta Sabanilla, y retirándose sin causar daño alguno. El 8, los pequeños cañoneros *Ligera*, *Alerta* y *Antonio López*, salen de Cárdenas, y encuentran entre los cayos Buba y Mangle, los buques enemigos *Winslow* y *Machias*, entablándose cañoneo y obligándoles á dejar la bahía (1).

El 11 de Mayo, los botes del *Marblehead* y del *Nashville*, apoyados por el fuego de estos cañoneros y del *Window*, atacaron la boca de la bahía de Cienfuegos con intento de desembarco, recibiendo fuego de artillería é infantería, que les hizo retirar llevando un muerto y 11 heridos. El mismo día el *Machias*, *Wilmington* y *Winslow*, acompañados del guardacostas *Hudson*, intentaron el ataque de Cárdenas y fueron todos ellos rechazados por el fuego de nuestro *Antonio López* (2); muchos proyectiles

---

arrojaron en botes del barco, les rociaban al salir con chorros de vapor y agua caliente.

(1) Merece consignarse que en la *Ligera* iba, voluntariamente, el padre Pacin, cura de Cárdenas, que se portó valerosamente durante el bombardeo.

(2) Hemos leido en el *Report of Secretary of the Navy* que allí había baterías en tierra. Ya lo hemos desmentido en el tomo primero de esta obra.

dieron en el *Winslow,* desarreglando su máquina y caldera y produciendo fuego á bordo y matando al Oficial Bagley y cinco marineros. Quedó herido su Comandante, y el barco y tripulación se salvaron por la intervención del *Hudson,* que lo sacó á remolque. Esa operación se combinó con el desembarque de una fuerza en Cayo Diana, bahía de Cárdenas, destinada á volar los torpedos allí puestos. Ante fuerza mayor hubo que abandonarlo, y los americanos pusieron por primera vez su bandera en Cuba. El 12, se verificó el bombardeo de Puerto-Rico por 11 buques al mando de Sampson, que se retiraron sin producir efecto alguno, rechazados por el fuego de las baterías de la plaza. El 14, tuvo fuego en Cienfuegos el cañonero *Diego Velázquez* contra otro enemigo. El 15 se presentó frente á Caibarién un buque americano, que fué cañoneado por nuestras lanchas de guerra, retirándose. El 20 un cañonero disparó desde lejos sobre Varadero y Punta Camacho, entre Cárdenas y Matanzas, y ese mismo día dos barcos entraron en la bahía de Guantánamo, cañoneando á Playa del Este y cañonero *Sandoval,* que se batió con ellos. Desde Punta Caracoles y boca del río Guantánamo se le contestó, retirándose sin causar efecto. Se habían establecido allí dos baterías con cañones

anticuados, una en la Caimanera y otra en Cayo Toro. El 13 de Junio, el *Yankee* tuvo fuego con un cañonero y las baterías de la boca de Cienfuegos. El 15 del mismo mes, el *Texas*, el *Marblehead* y el *Suwance* entraron en la bahía exterior de Guantánamo, donde no había defensa alguna formal, y quedaron posesionados de ella. El 22, el *Saint-Paul* tuvo combate con nuestro destroyer *Terror*, apoyado por el cañonero *Isabel II*, cerca de San Juan de Puerto-Rico; el fuego de los cañones de tiro rápido del *Saint-Paul* le causó muertos y serias averías, impidiéndole disparar sus torpedos. Es un caso digno de estudio por lo que se refiere al combate entre torpederos y cruceros. El 21 de Junio, se presentó un barco frente al Mariel, haciendo señales heliográficas con la costa: la batería de viejos cañones del fuerte San Elías rompió fuego sobre él, sin alcanzarle. El 29, el *Eagle* y el *Yankton* tuvieron fuego con tropas nuestras en la boca de Río Hondo. El 30, el *Hist*, *Wompatuck* y *Hornet*, haciendo un reconocimiento entre Cabo Cruz y Manzanillo, tuvieron fuego con los barcos nuestros anclados en este punto, *baterías de campaña* instaladas en tierra y tropa de infantería. El *Hornet* fue alcanzado varias veces y quedó completamente inutilizado, con el tubo de vapor roto. Le sacó fue-

ra el *Wompatuck*. Otra vez el 1.º de Julio, tuvieron fuego nuestras cañoneras de Manzanillo *Delgado Parejo*, *Estrella* y *Guantánamo* en movimiento, y *Cuba Española*, pontón *María* y *Guardián* fondeados, tomando parte las baterías de campaña de la plaza contra el *Scorpion*, el *Osceola*, el *Hornet*, *Wompatuck* y otros, que se retiraron después de tres horas de cañoneo con averías en uno de ellos. El día 2 de Julio atacaron el fondeadero de Tunas dos barcos enemigos, uno de ellos de torre, que detrás llevaban dos transportes, siendo rechazados por una batería de dos piezas Krupp de 8 cm. Insistieron en el ataque el día 3 y volvieron á rechazarlo las mismas dos piezas y dos Plasencia. Sin duda intentaban algún desembarco.

El 12 del mismo mes, el *Eagle* dió caza al *Santo Domingo* al Oeste de la isla de Pinos. El 15 el *Annapolis* tuvo fuego con las defensas terrestres cerca de Baracoa. El 18, el *Wilmington*, *Elena*, *Scorpion*, *Hist*, *Hornet*, *Wompatuck* y *Osceola* volvieron á combatir con los barcos y baterías de Manzanillo, destruyendo los cañoneros que teníamos en aquel fondeadero. El mismo día, el *Annapolis*, *Wasp*, *Leyden* y *Topeka* tomaron posesión de la bahía de *Nipe*, combatiendo con ventaja al cañonero *Jorge Juan*.

El 30, tres barcos bombardearon á Punta Maya (Matanzas): les contestó la batería de O. de 21 allí improvisada, retirándose ante su fuego.

El 12 de Agosto, el *Newark*, con el *Resolute*, transportaron el 1.er Batallón de Marina á Manzanillo, y unidos al *Suwance*, *Hist* y *Osceola*, intimaron la rendición de la plaza, que fué rechazada sufriendo el bombardeo.

Al amanecer del 13, se conoció el protocolo de paz y se suspendió el combate.

Los transportes, con el cuerpo de ejército encargado de la campaña contra Puerto-Rico, fueron convoyados desde Santiago á la costa Sur de aquella isla por el *Massachusets* (barco insignia), *Columbia*, *Yale*, *Dixie* y *Gloucester*. El *Columbia* y el *Yale* también llevaban algunas tropas: mandaba esta escuadra el Capitán F. G. Higgnison. En Guanica, se le unió el *Annapolis* y el *Wasp*, y en Ponce el *Cincinnati*. El *Puritan* y el *Anphitrite*, con el *New-Orleans*, bloqueaban á San Juan. El 18 de Junio cayó Ponce en poder del enemigo, representado por el *Dixie*, *Annapolis*, *Gloucester* y *Wasp* y sus fuerzas de desembarco. El día 1.º de Agosto, el *Gloucester* y el *Wasp* tomaron posesión de Arroyo. El 6 de Agosto, el *Anphitrite* desembarcó fuerzas en Cabo San Juan, que tomaron po-

sesión del faro, abandonándolo ante el ataque de nuestras tropas, el 8 de Agosto (1).

No daban estas operaciones lugar á serios combates, según puede deducirse del número de bajas sufridas por la escuadra enemiga: lo esencial era bloquear, atemorizar y hacer alardes, merced á un vivo cañoneo contra plazas abiertas é indefensas, sin sostener nunca la lucha decisiva. El plan preconcebido de separar á Cuba de todo socorro, daba excelente resultado. La demostración palmaria, de que, aquella escuadra nuestra, en que tanto se fiaba, era ilusoria, iba prestando audacia á los americanos.

Para concluir de aislarnos, desde luego busca-

(1) El número total de bajas sufridas por *la Marina* americana en esos hechos y en Manila, fué:

| | Muertos. | Heridos. | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Combate de Manila | » | 9 | 9 |
| — de Cienfuegos | 1 | 11 | 12 |
| — de Cárdenas | 5 | 3 | 8 |
| — de San Juan de Puerto-Rico | 1 | 7 | 8 |
| — de Guantánamo | 6 | 16 | 22 |
| — de Santiago de Cuba (22 Junio) | 1 | 9 | 10 |
| — de Santiago de Cuba (3 Julio) | 1 | 10 | 11 |
| — *Eagle* (12 Julio) | » | 1 | 1 |
| — *Bancrof* (2 Agosto) | 1 | » | 1 |
| — *Amphitrite* (6 Agosto) | 1 | » | 1 |
| — *Yankee* (11 Agosto) | » | 1 | 1 |
| | 17 | 67 | 84 |

ron el medio de [illegible]
caban con E[illegible]
representan. E[illegible]
después de [illegible]
no tenía *un* [illegible]
ricas y ambicio[illegible]
comentarios que [illegible]
que representa el [illegible]

Abrigabamos en [illegible]
estando los cables [illegible]
nales, no se atrev[illegible]
contra ellos. No [illegible]
los, manisfestose [illegible]
ya hemos visto que el [illegible]
insinuábasela a Samps[illegible]
minares, antes de [illegible]
ca, por tanto, pens[illegible]
grada. Al reves, contra [illegible]
actividad, consiguiend[illegible]
resto del Mundo y con [illegible]
mo que al final de la camp[illegible]
comunicar desde la Habana la [illegible]
so, intervenida por ellos. E[illegible]
algunos escritores, que se han [illegible]
hechos, que la isla no estuviese [illegible]
los demás pueblos. Lo que sí es verdad, [illegible]

tiago de Cuba conservó la comunic
ble inglés hasta los últimos días del
aquél amarraba muy dentro de la ba
ser cortado. Y lo que también es ex
americanos hicieron de los cables lo
en gana, sin que el mundo civilizado p
ese despojo, y aunque tenemos notici
reclamaciones formuladas, obedecen
negocios de empresa que á notas de or
cional, encaminándose á reclamar daño
cios antes que á castigar y reparar el a
parece que las potencias europeas tiene
lo que ha dado en llamarse el Coloso del

El día 25 de Abril, Long mandaba á S
en contraposición con las insinuaciones an
que no tocase á los cables, y al quejarse
tal orden, contestóle el Secretario que est
tándose de declararlos neutrales. El de H
Cayo Hueso, fué enseguida intervenido p
americanos, y vamos á ver cómo la prete
neutralidad no pasó de ser una hipocresía, lan
para mejor ocultar intenciones y preparar en
ropa el golpe final.

Siempre procedieron así los Estados-Unid
Calma estóica para preparar el terreno. Acci
decidida cuando ya sabían que, atados bien los ca

bos, nadie había de estorbarles en su camino (1).

Indiquemos ahora las operaciones principales que para inutilizar los cables hicieron los americanos.

La orden para cortar los de la costa Sur de Cuba, se dió el 30 de Abril. El 11 de Mayo el *Eagle* rastreó, sin resultado, el cable tendido entre

---

(1) Una de tantas pruebas de la solidaridad que existía entre los Estados-Unidos é Inglaterra, contraria á España, es el siguiente telegrama:

«*Lóndres, Julio 13.*—Hoy se efectuó la primera junta de la Liga Anglo-Americana en Safford-House. Presidió el Duque de Sutherland, estando presentes el Conde de Grey, el de Jersey, el Barón Farrer, el Barón Brassey, el Barón Tennyson, el Barón Monkswall, Sir John Lubbock, el Contralmirante Lord Charles Beresford, el Arzobispo de Canterbury, el de York, el Cardenal Baughan, el Duque de Westminster, Henry M. Stanley y otros muchos.

El Duque de Tife envió una carta diciendo que sentía muchísimo no poder asistir á esa primera junta, pues le era de todo punto imposible.

El Duque de Sutherland, al hacer el discurso de apertura, dijo que la Sociedad nada tenía que ver con la política, siendo su único y exclusivo fin expresar el afecto y cordialidad que existe entre el pueblo de la Gran Bretaña y el de los Estados-Unidos, esfuerzo que creía sería apreciado y obtendría correspondencia recíproca de los americanos.

Á moción de Lord Brassey se aprobó que:

«Considerando que el pueblo del imperio inglés y el de los Estados-Unidos están muy aliados por razón de sangre, que han heredado la misma literatura y leyes, que conservan los mismos principios en el gobierno propio, que reconocen las mismas ideas de libertad y humanidad, y que están ligados fuertemente en muchas partes del mundo por cuestión de intereses; esta Sociedad es de opinión que se hagan todos los esfuerzos posibles, en interés de la civilización y de la paz, para asegurar la más cordial y constante cooperación de parte de ambas naciones».

Después se procedió á nombrar un Consejo Ejecutivo que representara la Asociación».

Cienfuegos y Batabanó, en poco fondo y aguas claras. El mismo día el Comandante Mc. Calla notició haber cortado con buen resultado, valiéndose de botes muy próximos á la costa, el cable de Cienfuegos á Manzanillo. Estos dos cables tenían ambos amarres en territorio español y estaban tendidos en aguas españolas también, de modo que su inutilización no originó reclamaciones. El corte de este último sólo pudo emprenderse á unos 180 m. de la costa, por lo que los botes empleados en la operación recibieron un fuego tan nutrido, que les forzó á retirarse después de cortar dos de los tres cables que encontraron.

El *San Luís* y el *Wompatuck,* este último designado especialmente para tal clase de operaciones, intentaron cortar el cable de Santiago de Cuba á Jamáica la noche del 16 de Mayo, y hubo que abandonar la empresa por haber sido descubierto el *Wompatuck* por uno de nuestros botes de ronda.

El 18 de Mayo, volvió á intentarse la operación, logrando enganchar el cable en 500 brazas de fondo á 1 milla escasa del Morro. Estos buques, atacados por el Morro, no pudieron hacer otra cosa que echarse hacia fuera con el cable cogido. El Comandante Goodrich, del *San Luís,* tenía la

impresión de que existían dos cables, y esperaba que el otro estuviese averiado; si esa esperanza no era cierta, la empresa resultaba fallida.

El 19 de Mayo, los mismos buques trataron de cortar el cable francés de Guantánamo. Un cañonero logró impedirlo, haciendo retirar á los buques americanos, que ya habían logrado enganchar el cable. El otro extremo de éste tenía su amarre cerca de la mola de San Nicolás, punta occidental de Santo Domingo. Hasta allí fué el Comandante Goodrich, y en la mañana del 20 de Mayo lo cortó en mucho fondo, teniendo cuidado de no hacerlo dentro de las 3 millas del mar territorial de Santo Domingo.

Tratóse después de cortar el cable de Puerto-Rico hacia Ponce, pero lo impidió la clase del fondo y la mucha agua. El Comandante Goodrich, creía que para hacer este servicio se requerían buques especiales con aparatos adecuados, y decía: «Me permito recordar á usted también que el enganche de los cables es operación lenta y laboriosa, necesitando frecuentemente repetidos rastreos en el mismo sitio. El éxito que hasta ahora han tenido nuestros trabajos, es una cosa excepcional en la práctica del servicio de cables».

En Oriente, el Comodoro Dewey, dueño de la

bahía de Manila una vez destruída la escuadra española, pidió á la representación en Manila de la compañía *Eastern Extension Telegraf*, que se le permitiera telegrafiar como en circunstancias normales. El Capitán General negó el permiso, por cuya razón Dewey cortó el cable y se llevó el chicote á su buque. Antes de que pudiera usarlo pasó bastante tiempo, debido á la falta de instrumentos y personal; pero poco después de haber logrado trasmitir despachos á su Gobierno, el de España ejercitó el derecho que le asistía por convenio con la *Eastern Extension Telegraf* y selló en Hong-Kong el amarre del cable, aislando de este modo á Dewey y á Manila.

Según esto, aparece, que las baterías y los botes de la costa, no obstante su debilidad, impidieron en muchos casos que los cables fuesen cortados y que la operación es dificultosa, aun sin enemigo, en aguas de mucho fondo.

« Refiriéndonos á la ley internacional, parece entenderse de ella — dice el Almirante Colomb, — que un cable neutral queda expuesto, dentro de las aguas territoriales del enemigo, á las contingencias de la guerra, como sucede á toda propiedad neutral en territorio enemigo. Pero el punto que aparece perfectamente mal interpretado es que, fuera de las aguas territoriales,

queda protegido el cable por la ley internacional como propiedad neutral, y que no puede cortarse por fuera de esos sitios, á no ser despreciando los derechos de los neutrales. Si no he comprendido mal, el Comandante Goodrich cometió una transgresión de la ley al cortar el cable francés por fuera de las tres millas de la mola de San Nicolás. Respetó la neutralidad de Haití, con la que apenas se contó para nada, y en cambio destruyó, ó intentó destruir, una propiedad francesa en alta mar. Aparentemente, el cable francés de Cuba á Haití se encontraba en tres circunstancias distintas en toda su longitud: podía ser destruído por el beligerante por dentro de las tres millas de la costa de Cuba, hasta las tres millas de Santo Domingo, el cable era tan propiedad francesa como cualquier vapor-correo de la misma nacionalidad que navegara en estas aguas, teniendo el beligerante igual derecho para cortarlo que para capturar el correo francés; por dentro de las tres millas de Haití estaba doblemente protegido como propiedad francesa en territorio haitiano, de modo que ambas nacionalidades se menospreciaban igualmente si se hubiera tocado el cable en estas aguas (1).

Parece, pues, prácticamente, dejando aparte la dificultad de enganchar los cables en agua profunda,

(1) El concepto de lo que son *aguas jurisdiccionales*, es hoy muy equívoco: unos las aprecian por la extensión de tres millas y otros las alargan á cinco. El alcance del cañón que un día las medía, ha variado hoy tanto en crecimiento, que tal vez fuera propio un convenio internacional que las señalase de un modo fijo.

demostrado que un beligerante que se propusiera dejarnos atónitos con una sorpresa dramática, tendría que cortar todos los cables por dentro de las tres millas de nuestras costas, ó de lo contrario, no tocarlos. La enseñanza aparece ser la de que si estuviéramos en guerra, no es imposible que se intentara perjudicarnos con empresas de este género, y parece conclusión legítima de esto el decir que los chicotes ó extremos de nuestros cables deben cubrirse y protegerse *con algunos cañones de gran alcance, montados en baterías adecuadas*. En donde fuera posible, como nos demuestra el cañonero español de Guantánamo, debe tenerse fuerza naval localizada con el propio objeto.

En conjunto, la enseñanza no deja de ser satisfactoria.

El caso del cable de Manila es especial y así hay que entenderlo. Nos hemos enterado hace días, por anuncio en los periódicos, que la Compañía *Eastern Extension Telegraph*, había hecho una reclamación al Gobierno americano, la cual ha sido desestimada en primera instancia. La reclamación presentada es adecuada para levantar la cuestión de la neutralidad de los cables: pero estando *sub judice* el asunto, podría perjudicarle si expusiera cualquier opinión sobre él. Todo lo que debo y puedo decir es, que no debíamos perder de vista el caso».

Digamos acerca de esto, que ya se conoce que la teoría del fuerte es la que predomina. Al poderoso todo se le permite. Así se advierte, que en

tanto nosotros nos recatábamos de hacer el corso, los Estados-Unidos no sólo hacían hipócritamente una cosa parecida, sino que cortaban los cables sin tasa ni respeto, y..... nadie se metió ni se mete con ellos. ¡Quizá algún día paguen caro ese proceder egoísta las naciones europeas!

***

Vengamos ahora á lo que sucedía á nuestra escuadra.

De las cartas del Almirante Cervera, se saca la convicción de las fatales condiciones en que salieron de Cabo Verde los cuatro cruceros y los tres destroyers *Terror, Plutón* y *Furor,* y también se comprende el efecto nocivo que produciría ante el mundo y para la propia moral, que los otros torpederos con el *Ciudad de Cádiz,* tuvieran que regresar á Canarias.

Acerca de esto, leemos en el *Naval Annual:* «El Gobierno español asumió la responsabilidad de la salida, impulsado sin duda por las circunstancias, con la mira de hacer un esfuerzo aparente para socorrer á Cuba, contra la fuerte opinión del Almirante Cervera, y de sus Oficiales, de que el desastre era inevitable. Ese movimiento á través

del Atlántico, hay que mirarlo,
bajo el aspecto de la *razón polític*

No ponemos aquí ningún co
Aducimos hechos y pareceres de
juzgue desapasionadamente la opi
luta independencia.

El Almirante Cervera, con el *C*
*sa,* había salido de Cádiz el 8 de A
Cabo Verde (Porto-Grande) el 15 (
unieron el día 19 el *Oquendo* y el *V*
maneciendo anclados metiendo algún
*Cádiz* y haciendo reparaciones hasta el
pó la escuadra para Cuba, llevando la
Almirante el *Teresa.*

Con grandes dificultades, teniendo q
car muchas veces el *Teresa* al *Plutón,* el
al *Terror* y el *Colón* al *Furor,* reparando
extremando las precauciones, practicand
cios, el 12 dieron vista á la Martinica, y
de una parada desde las 5'15 á 6'15, só
puerto uno de los destroyers que se había
tado: se hizo rumbo á Curaçao con grandes p
ciones, donde llegaron el 14 por la mañana

(1) Véase el plano que va adjunto y que contiene el der
tero que siguió la escuadra

ABRIL AL 3 DE JULIO DE 1898



trando desde luego el *Teresa* y el *Vizcaya*, y quedando fuera el *Oquendo*, el *Colón* y los destroyers.

Á media noche, entró el *Terror* á remolque; el 16 entra en la bahía el *Plutón* con el *Teresa* y el *Vizcaya* y se reparan averías de la máquina de este último; se procura hacer todo el carbón posible, y el 18 sale la escuadra para Santiago de Cuba, donde llega el 19 de Mayo por la mañana. Allí, tomó algún carbón de malas condiciones, procedente de las existencias de la Compañía de minas de Juragua y el ferrocarril de San Luis (1).

Los americanos, que tenían exacta noticia de la salida de la escuadra de Cabo Verde, y presumiblemente se dirigía á las Antillas, habían mantenido sus escuadras (Sampson y Schley), una en inmediación de la Habana, y la otra en reserva en Hampton Roads, y presumiendo que Cervera se dirigiese á Puerto-Rico, decidieron que la escuadra de Sampson se estacionase en el canal de barlovento, á cuyo efecto partió éste el 4 de Mayo con los acorazados *Iowa*, *Indiana* y *New-York*. moni-

(1) Las operaciones que hizo la escuadra y su equipo mientras estuvo en esa bahía, ó sea hasta el 3 de Julio que salió, tienen mucha relación con los combates por tierra, y por lo tanto, nos ocuparemos de ellas cuando lleguemos á esa parte de nuestra narración.

tores *Amphitrite* y *Terror*, algunos barcos auxiliares y un buque con carbón. Los monitores entorpecieron, pues con frecuencia tenían que ser remolcados y abastecidos de carbón. El 7 llegaba Sampson á Cabo Haitiano, donde se le decía de Washington que no había noticias de la escuadra española. Dos barcos, que los americanos habían destacado para cruzar al Este de la Martinica y Guadalupe, el *Harward* y el *San Luis*, tampoco lograron divisar nuestra escuadra. El día 9 por la noche tuvo Sampson junta de Capitanes, y decidió arrumbar á Puerto-Rico, por si allí estaba; mas á las once recibió un telegrama de Washington diciéndole los rumores de la prensa de que la escuadra española había sido vista á la altura de la Martinica, indicando la conveniencia de regresar, por temor á ataque de Cayo Hueso y ruptura del bloqueo de la Habana (1). Pero Sampson siguió á Puerto-Rico, y el 12 de madrugada empezó el bombardeo. Dice el Almirante que pudo tomar la plaza, pero que el ver que la escuadra nuestra no estaba allí y

(1) Esta parte de la conducta de Sampson, no está bien esclarecida. Si tenía noticia de nuestra escuadra ¿cómo emprendió el bombardeo de Puerto-Rico? Lo que hemos leído acerca de este asunto, parece muy bien amañado, pero no convence.

ue tenía que estacionar los barcos hasta que llegasen tropas de ocupación, le hizo desistir y regresar á la Habana. Nuestra opinión es contraria: bombardear una plaza es fácil; tomarla ya es otra cosa. Lo lógico es pensar que Sampson tenía muchos deseos de tomar á San Juan de Puerto-Rico y hacerse popular, pero no contó con la resistencia y desistió ante ella. Dícese que aquella noche, cuando estaba en marcha hacia la Habana, fué cuando supo que Cervera había sido visto en la Martinica, y después, oficialmente, su llegada á Curaçao, al amanecer del 14. El *Harward* fué perseguido por el *Terror*, que había quedado atrás, según creemos, con averías, y se vió precisado á tomar Fort de France, de donde salió el *Harward*, gracias á las leyes de neutralidad, que previenen que haya un intervalo de veinticuatro horas entre las salidas de dos beligerantes. Por su parte, el acorazado *Oregón* navegaba hacia la Bermuda, a incorporarse á la escuadra de Sampson en largo viaje desde el Pacífico.

Sampson recibió orden el 13 de Mayo de seguir á Cayo Hueso, y Schley de bajar de Hampton Roads al mismo Cayo; éste llegó el 18, y Sampson en el *New-York* el mismo día, haciéndolo al siguiente el resto de su escuadra.

Obedeciendo órdenes del Departamento de Washington, varios cruceros rápidos tenían la misión de vigilar los pasos entre Haití y Puerto-Rico, dando la casualidad de que el *San Luis* estuviese el 18 frente á Santiago de Cuba—cañoneó á corta distancia al Morro y Punta Gorda; fué alcanzado en proa por un proyectil, y es lástima que aquel día no estuviera terminada la batería de la Socapa, que le hubiera podido hacer grave avería—intentando cortar el cable con el *Wompatuck*, y desde allí se dirigió á Guantánamo, sin ver la escuadra que, como se sabe, entró el 19.

El 25, el *Saint Paul* apresó un buque que llevaba 2.400 toneladas de carbón para nuestra escuadra (el *Restosmel)*. Había ido á Puerto-Rico; de allí á Curaçao, dos días después de zarpar Cervera, y dió á los americanos la noticia de que en Puerto-Rico quedaban otros dos buques cargados de carbón. En cambio, se sabía que en Santiago sólo había 2.300 toneladas.

Schley, con la escuadra volante y el *Iowa*, que estaba frente á Cienfuegos, recibió orden de ir á Santiago, donde llegó el 26, encontrando ya allí al *Minneapolis, Saint Paul* y *Yale*. Súpose, al fin, con certeza que la escuadra de Cervera estaba en Santiago, y se dió orden de partir á Sampson, agre-

gándosele el *Oregón;* el 1.º de Junio llegó frente á dicho puerto (1).

Ocupándose de una operación de tanta importancia cual es la entrada de la escuadra de Cervera en aquel puerto; el Vicealmirante inglés P. H. Colomb — reputado perito en materias navales, al que nos hemos referido y hemos de referirnos más de una vez en esta obra — escribe en un reciente artículo titulado *Las desventuras de Cervera.*

«En vez de cruzar el Atlántico á razón de *diez* millas, Cervera sólo pudo hacerlo á *siete*, y aun así el carbón se le había consumido al llegar á la Martinica. A causa de esto, y por motivo de las averías de uno de los destroyers, su presencia en Martinica fué conocida en todo el orbe á las pocas horas de haberlo efectuado. Surgieron nuevas demoras al llegar á Curaçao en busca de carbón, y otra vez su presencia allí y las desgraciadas condiciones en que iba la escuadrilla se hicieron públicas. Sólo pudo cruzar para Cuba á razón de *cinco* millas horarias, y al llegar por fin á Santiago, el día 19 de Mayo (cuatro días más de lo que debió ser suficiente para alcanzar la derrota hasta Cayo Hueso), quedó formada y sellada la destrucción de la escuadrilla, como si se hubiera metido allí ó en otro puerto enmedio de las dos escuadras enemigas combinadas.

(1) Por más que los americanos blasonan de haber sabido mucho antes la situación de nuestra escuadra, es lo cierto que ninguno de sus actos lo comprueban.

Por supuesto, inmediatamente quedó bloqueado. Probablemente si en Santiago hubiera habido debidos repuestos de carbón y ámplias condiciones para embarcarlo, no hubiera sido imposible salir para otra corrida en el tiempo que se le permitió. Tal como las cosas estaban, no había tales medios de auxilios en el puerto español, y sólo quedó señalado como una cuestión de tiempo el momento en que había de caer la escuadrilla de Cervera, uncida á la capitulación de Santiago por un ataque por tierra, ó expulsada al mar por fuerzas terrestres como conejo en madriguera por hurón.

Como consecuencia, nada podían ni debían hacer los americanos hasta conseguir aniquilar la escuadrilla española, y por lo tanto, todo el efectivo de fuerzas yankees se amontonaron sobre un objetivo, *que no lo fué hasta el momento que en él apareció Cervera.*

Todavía, y obedeciendo órdenes que ninguna razón encerraban en sí, Cervera hizo una intentona para escapar el día 3 de Julio. Ni aun siendo la escuadrilla en todos detalles y realidades lo que aparentaba ser en *papeles*, podría con aquel intento asumirse esperanza probable, aunque pueda decirse que, de haber aceptado, al efectuarlo, otra táctica aparentemente más peligrosa, pero en realidad de más esperanzas, no hubiera sido imposible conseguir un espectáculo más bonito. Tal como sucedió, con fondos sucios, cañones defectuosos, falta de éstos y escasas municiones, la destrucción de los desgraciados buques sólo se hizo más segura con la corrida á largo de costa, que permitió á los americanos emplear todo el fuego posible

contra cada uno de sus enemigos sin el titubeo de que pudieran alcanzar los disparos á sus propios barcos.

Acaso hubiera sido peor para Cervera, pero quizás mejor para España, si Cervera, adoptando la conducta y el lugar que le correspondía como Almirante español predominante, hubiese declinado en absoluto toda intervención en la aniquilación del poder naval de su país».

Según el Vicealmirante Colomb, la operación que se esperaba de Cervera era como sigue:

«Desde el instante en que zarpó estaba llamada á producir sobre la escuadra americana aquellos efectos paralizadores de la escuadra del Almirante Torrington con su *fleet in being* (1), y efectivamente, andando el tiempo, así lo produjo. La noticia de que la escuadrilla había salido de Cabo Verde, obligó á los americanos á abandonar el bloqueo de Cuba prácticamente, y lanzó á las costas de las Antillas la división de la escuadra de los Estados-Unidos, que había sido retenida en el Norte debido al clamor popular harto ignorante, arrastrando además á la división de Sampson en una derrota al Este y á una posición que realmente estuvo muy expuesto á coadyuvar al éxito de Cervera, si el éxito hubiera cabido en lo posible.

El programa y el plan, que describimos en otra ocasión como el más á propósito para ser desarrollado

(1) Escuadra de menor fuerza que la enemiga y que rehusa el combate, constituyendo constante amenaza para el contrario.

por Cervera (cuando creíamos que llevaba bajo sus órdenes realmente, lo que los periódicos y publicaciones oficiales le asignaban), era el siguiente: suponíamos que los cuatro cruceros remolcarían á los tres destroyers y que la escuadrilla haría rumbo directo á la pasa entre Martinica y Santa Lucía, arreglándose de manera para aprovechar la obscuridad de una noche para el paso en el noveno ó décimo día, y procurando no ser vista desde ninguna de las dos costas; tirar la derrota bien al Sur de Jamaica para doblar la punta W. de Cuba fuera de todo alcance visual, y caer, para dar un golpe rudo, *sobre el tráfico y los transportes en Cayo Hueso, el día décimoquinto poco después de la madrugada. Programa precioso, osado y temerario á no dudarlo; pero, á nuestro entender, completamente practicable si las cosas hubieran sido como aparecían*».

## CAPÍTULO VI.

### Bloqueo de los puertos.

El *Oquendo* y el *Vizcaya*.—Forma en que se hacía el bloqueo de la costa.—Aspecto del de la Habana.—Condición del de Santiago de Cuba.—Voladura del *Merrimac*.—Casos raros y cosas raras.

De todo lo que va dicho en este libro, se adquiere la convicción, de que los Estados-Unidos tenían verdadero temor á nuestra escuadra y á nuestras plazas del litoral colonial. No se figuraban que anduviéramos tan flacos de barcos, y creían que los que poseíamos eran modelo en su género. Ese efecto, aunque no nos hacemos la ilusión de que á la larga hubiera decidido la lucha á nuestro favor, por cuanto pronto se hubiese visto que era más moral que material, pudo al menos ser aprovechado á tiempo, y acaso entonces no perdiéramos todo el imperio colonial, reduciéndose la desmembración á quedarnos sin la isla de Cuba conservando Puerto-Rico y Filipinas.

Entre las medidas más necesarias para esa combinación, bajo el punto de vista estratégico, figura el que hubiéramos contado en Cuba con una base de poder naval que mantuviera moralmente en el enemigo esa incertidumbre, ese recelo que en todos sus actos denunciaba.

Pues bien; hasta eso pudimos lograrlo reteniendo en la Habana los cruceros *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, que si estaban predestinados al sacrificio, mejor papel hubieran hecho realizándolo allí en combinación—es casi seguro—con las baterías de la plaza.

El *Vizcaya*, había ido á New-York con motivo de los obscuros é impropios dimes y diretes á que se prestó la catástrofe del *Maine*. En New-York, sufrió más de una contrariedad, pero es lo cierto, que su presencia en aquella bahía impresionó vivamente la opinión de los yankees. El día 1.º de Marzo entró en la Habana.

Poco después, el día 5, entraba el *Oquendo* en el mismo puerto.

Parece indudable, que alguna significación, algún plan representaba la llegada de aquellos dos buques de combate al mencionado puerto, donde tenían base adecuada para una acción brillante y recursos suficientes para navegar, combatir, refugiar-

se y poner en jaque á toda una escuadra enemiga.

En la cadena de errores que tiene por eslabón final—¡por ahora!—la inmensa derrota sufrida, no es acaso uno de los másp equeños, el haber decidido el regreso de esos dos barcos á Cabo Verde para unirse á los *destroyers* y torpederos y á los que Cervera condujo después desde Cádiz, porque, aunque no somos del oficio, presumimos que después de una navegación tan larga como había hecho el *Vizcaya* y aun el *Oquendo*, y estando el primero sucio y sin condiciones de velocidad, lo natural era ponerlos en perfecto servicio, y reservarlos en el teatro de la esperada guerra, donde, unidos á otros más pequeños, pero no despreciables buques que teníamos en la Habana y en los demás puertos de la isla, y agregándoseles los vapores mercantes que allí se hallaban, en el concepto de barcos auxiliares, pudieron formar una escuadrilla volante que hubiese dado mucho que hacer y mucho que temer al enemigo.

Por de pronto, no se nos negará que los americanos, teniendo nosotros esa fuerza naval en la Habana, é impresionados por la escuadra de Cervera, que algo más tarde podría salir ó no, reforzada con el *Pelayo* y algún otro buque, se hubieran visto obligados á dividir mucho su flota, y más

si se toma en consideración la posibilidad que tuvimos de poner en acción algunos cruceros corsarios—*llámense auxiliares* si se quiere—contra su comercio.

¿Son esas conjeturas fundadas, ó es equivocación nuestra?

Inclinámonos á creer lo primero, pero en caso de duda hay que convenir que, si no resultados tan felices como los que nosotros presumimos que se hubiesen conseguido reteniendo en la Habana el *Oquendo* y el *Vizcaya*, al menos es lógico deducir que, de permanecer en dicho puerto aquellos dos barcos, la escuadra de Cervera no hubiese ido á Santiago de Cuba, y el objetivo del enemigo no hubiera sido aquella plaza del extremo Oriente, pues está hoy fuera de toda duda, que no entraba en los planes de los Estados-Unidos hacer teatro de la guerra la capital del Departamento oriental, cuyo ataque vino á resultar fácil y necesario por haberse metido allí la escuadra.

Y después de todo, ya se comprende lo poco propio que es *gastar* los barcos en largas travesías en vísperas de guerra, consiguiendo que el *Vizcaya* llegase á Cabo Verde inservible, *hecho una potala*, según frases gráficas que pone el Almirante Cervera en sus cartas.

Estamos firmemente persuadidos, de que la permanencia de esos dos buques en la Habana, diera mucho que pensar y que temer al enemigo, proporcionando el medio de atraer hacia Occidente sus fuerzas navales, y entonces, por lo pronto, el bloqueo de la Habana y de los demás puertos y litoral de la isla, hubiese revestido muy diferente aspecto, cambiando la naturaleza de la campaña.

De aquí que sintiéramos honda tristeza, cuando, el día 1.º de Abril, á las cinco de la tarde, vimos abandonar el puerto al *Oquendo* y al *Vizcaya*, cumpliendo órdenes superiores. Estos buques hicieron escala en Puerto-Rico, y el 9 del mes citado dejaron aquella isla con rumbo á San Vicente de Cabo Verde, quedando las Antillas á merced del bloqueo, pocos días después decretado.

Es el bloqueo, una operación penosa para los buques de guerra cuando se prolonga mucho, porque les obliga á estar en alta mar constantemente, en perpétua vigilancia, enmedio de una monotonía estacionaria insoportable, que trastorna y cansa y desespera. La escuadra americana, apenas sintió esos perjuicios, porque falta de enemigo inmediato, teniendo tan cerca las bases de operaciones y los grandes talleres y arsenales, pudo moverse á sus anchas, relevándose los barcos periódi-

camente para descansar, reponer las municiones consumidas, refrescar los víveres y hacer aguada.

El bloqueo de la costa era, por consiguiente, un crucero sencillo y tranquilo.

El de los puertos revistió carácter más difícil, principalmente en los de la Habana y Santiago de Cuba, que, por ser operaciones navales poco frecuentes, nos parece oportuno describir con algunos detalles.

Para dar idea del bloqueo del primero de los citados puertos, nos valemos de las observaciones que constantemente, día y noche, durante cerca de cuatro meses, daba la estación central telemétrica de Artillería, establecida en la Pirotecnia Militar, que, á su vez, ligaba por teléfono las referencias con los aparatos telemétricos de las baterías y con los Jefes superiores de la plaza, de la artillería y de las obras, organismos que describiremos cumplidamente, al tratar de la Habana, en el libro que seguirá á éste.

De los gráficos que representan las observaciones de la estación citada, escogemos unos cuantos de diversas fechas, para que el lector forme concepto exacto de lo que es el bloqueo de un puerto y de cómo hacían los buques americanos el de la Habana.

# Artillería. Observatorio Telemétrico de la P[illegible]a.

## Día 22 de Abril de 1898 á las seis de la tarde.

*Situación de los barcos enemigos por orden de barlovento á sotavento.*

| Número | CLASE | NOMBRES | Palos | Chimeneas | ARTILLERÍA QUE MONTAN | Distancia al Observatorio | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | m. | |
| 1 | Cañonero.. | — | 2 | 1 | — | 22.000 | |
| 2 | Crucero.... | *Montgomery* | 2 | 2 | 10 t. r. 12'5, 6 de 57, 2 de 37, 2 a. | 23.500 | |
| 3 | Yatch..... | — | [illegible] | 1 | — | 20.500 | |
| 4 | Crucero... | *Marblehead*.. | 2 | 2 | 10 t. r. 12'5, 6 de 57, 2 de 37, 2 a. | 23.000 | |
| 5 | Acorazado. | *Iowa*......... | 1 | 2 | 4 de 30, 8 de 20, 6 t. r. 10, 20 de 57, 6 de 37. | 20.500 | |
| 6 | Cañonero.. | — | 2 | 1 | — | 19.500 | |
| 7 | Acorazado. | *Indiana*...... | 1 | 2 | 4 de 32'5, 8 de 20, 4 de 15, 20 de 57, 6 de 37. | 22.000 | |
| 8 | Crucero... | — | 3 | 1 | — | 20.000 | |
| 9 | Crucero... | *New-York*.... | 2 | 3 | 6 de 20, 12 t. r. 10, 8 de 57, 4 de 37, 4 a. | 22.500 | |
| 10 | Mercante... | — | 2 | 1 | — | 23.500 | |
| 11 | Mercante... | — | 2 | 1 | — | 22.000 | |

El Capitán,

**Eustasio de Amilivia.**

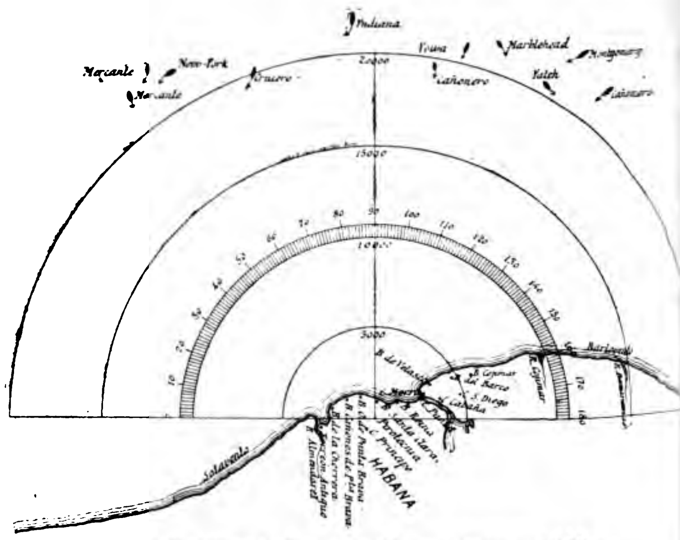
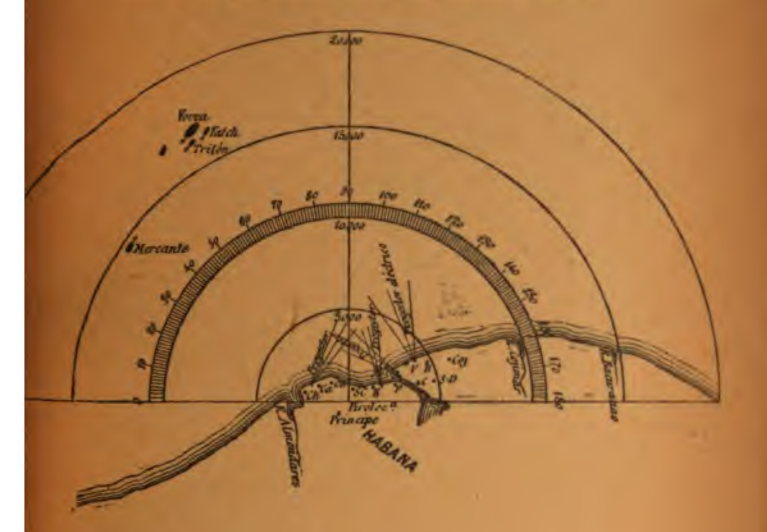



GRÁFICO-ESCALA : 1 mm. = 400 m. y 1 cm. = 4.000 m.

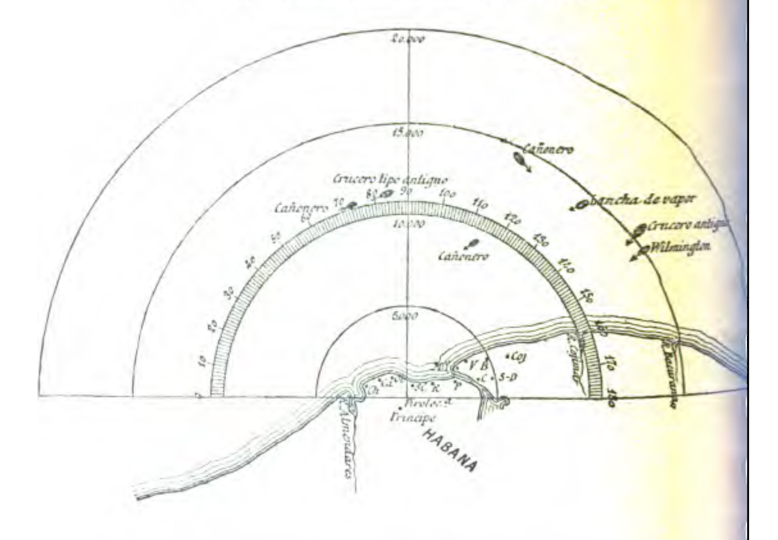
Se presenta la escuadra norte-americana á las cinco y media de la tarde. La dirección que traían era la NE.; á 22.000 m. de este observatorio detuvieron su marcha en dirección de la plaza, dividiéndose en tres grupos que se colocaron á sotavento N. y barlovento. Componen la escuadra los acorazados *Iowa* é *Indiana*, crucero acorazado *New-York*, dos cruceros sin proteger, que son al parecer el *Marblehead* y el *Montgomery*, un crucero de tres palos que no se ha podido reconocer su tipo, y los restantes, hasta 11, son pequeños y de tipos mercantes. La plaza hace la señal de alarma á las seis y veinte minutos. Han salido de puerto con rumbo al N. dos buques de vapor, uno de ellos inglés y el otro norte-americano y una goleta de esta última nacionalidad. Á las nueve y veinticinco minutos de la noche dicen de la obra número 5 que parece que se divisan hacia aquel lado varios buques que creen próximos. Á las diez se hace por segunda vez la señal de alarma. Próximamente á las doce se apaga el faro del Morro. Durante toda la noche, se notan luces rojas y verdes muy lejanas, que deben ser señales de los buques enemigos.

Día 28 de Abril á las seis y media de la tarde.



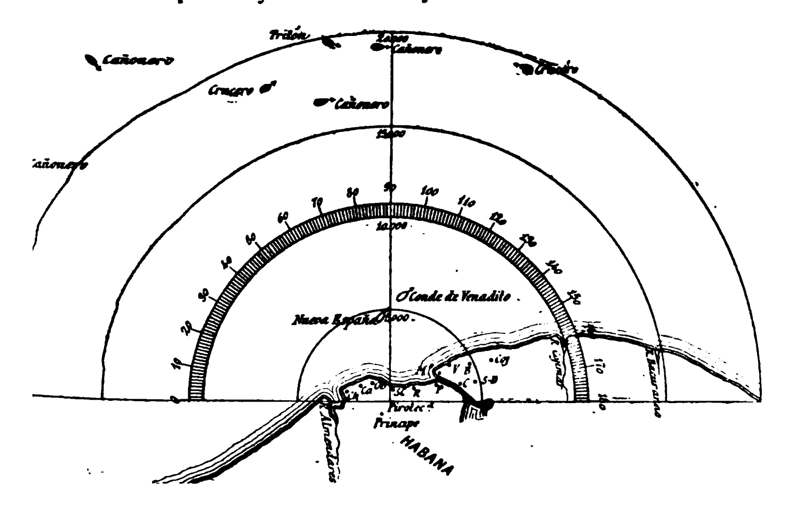

Por la mañana no había á la vista más que el *Iowa* y el mercante al servicio de la escuadra que marca el gráfico. Se vió un buque de guerra á las ocho por sotavento que desapareció poco después. Á las cinco se vió pasar un buque por sotavento á distancia tan grande que no pudo reconocerse. Aparecieron á las cinco y media un pequeño yatch y el *Tritón*, que se dirigen hacia el *Iowa*.

## Día 5 de Mayo á las dos de la tarde.



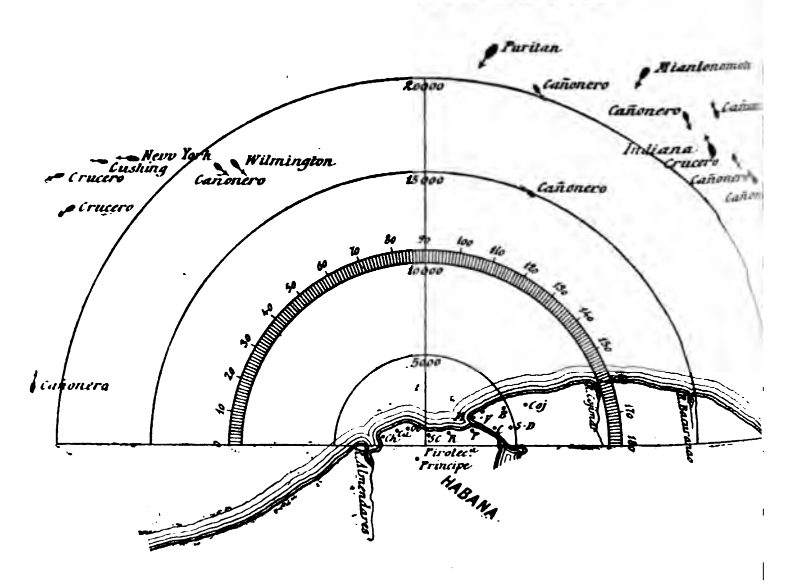

Á las seis hay á la vista el *Wilmington*, un crucero antiguo y tres cañoneros. Á las nueve aparece el aviso *Dolphin* que se detiene formando grupo con tres buques á sotavento; hablan con banderas y pasan botes de uno á otro. Á las diez hace rumbo el *Dolphin* á barlovento y desaparece. Á las doce aparece otro crucero de tipo antiguo por el Norte. Á la una aparece un cañonero por sotavento. Aparece á las tres una pequeña goleta española que se dirige á puerto. Á las tres y treinta es apresada por un cañonero que la toma á remolque y hacen rumbo á barlovento. Á las cinco y treinta aparece por barlovento el vapor francés *Lafayette*. Se dirigen á él los buques enemigos. Á la puesta del sol aún sigue el grupo formado por éstos y aquél. En la noche no se observó novedad alguna.

# Día 14 de Mayo á las cuatro y media de la tarde.



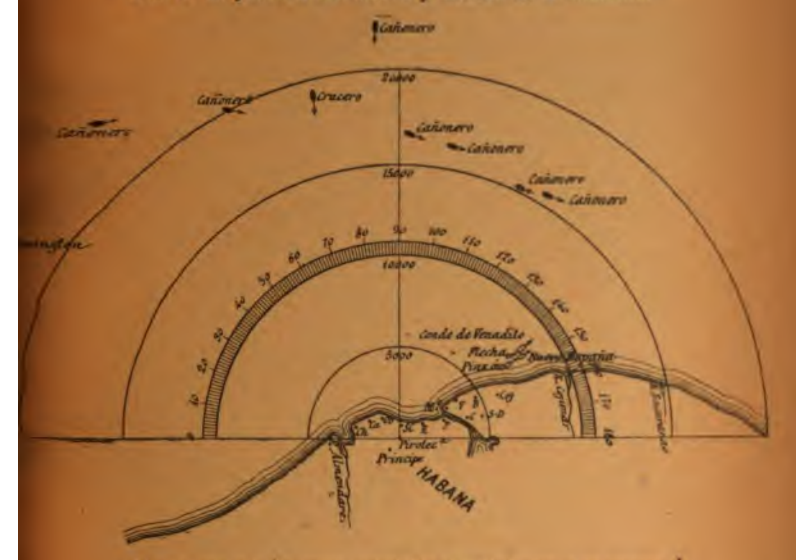

A las ocho tres cañoneros. A las ocho y treinta por barlovento dos cruceros y un cañonero. A las ocho y cuarenta aparece una lancha de vapor. A las once desaparecen dos cañoneros por barlovento que vuelven á las once y quince. Sale de puerto la goleta mejicana *Arturo*. A la una por el N. aparece un buque mercante, cuya nacionalidad no se vé. Sale en su persecución un crucero que le hace un disparo, deteniéndose el mercante que después continúa. A las tres aparecen dos cañoneros por sotavento. A las cuatro y veinte desaparece uno de ellos. Salen de puerto el *Conde de Venadito* y *Nueva España*. Estos marchan primero á sotavento, cambian después á barlovento para volver luego á su primera dirección. Se reconcentran en el N. un crucero enemigo, dos cañoneros, uno de ellos pequeño, de un solo palo, y el remolcador *Tritón*. Los buques españoles marchan hacia ellos. Un cañonero enemigo avanza resueltamente seguido del crucero. El *Conde de Venadito* vira y se dirige á barlovento, permaneciendo parado con la proa hacia el cañonero americano el *Nueva España*. A 4.000 m. rompe el fuego el ya citado cañonero americano, contestándole los nuestros. El *Nueva España* se dirige también á barlovento. Los americanos se detienen á 17.000 m., retirándose después hasta una distancia superior á 20.000 m. Los buques nuestros vuelven hacia sotavento, pasando por delante de los enemigos y haciendo el *Conde de Venadito* un nuevo disparo. Siguen cruzando rumbo á sotavento, incorporándoseles el *Aguila* y la *Flecha*. Ya de noche entran en puerto nuestros buques. El efecto de los disparos no se ha podido apreciar por la distancia.

## Día 21 de Mayo á la una de la tarde.



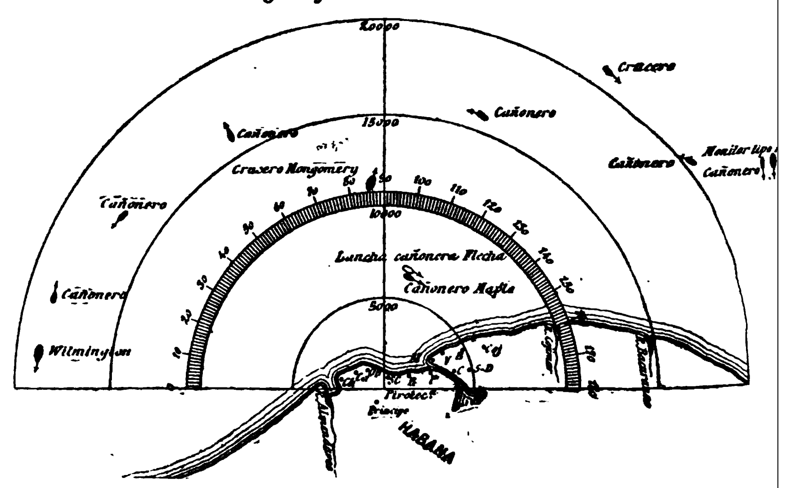

Al amanecer se ven en horizonte el monitor *Miantonomoh,* dos cruceros antiguos, el aviso *Dolphin,* el cañonero de 1.ª clase *Wilmington* y siete cañoneros: total 11 barcos. El acorazado *Iowa,* que quedó ayer noche á la vista, ha desaparecido. Á las seis desaparece por barlovento un cañonero y aparece por el N. el monitor *Puritan.* Quedan 11 barcos. Á las siete aparecen por el N. dos cañoneros. Hay 13 barcos; el más próximo es el *Wilmington* á 8.500 m. Á las nueve aparece un cañonero por el N. Hay 14 barcos. Á las diez y cuarenta minutos aparecen por el N. el acorazado de 1.ª *Indiana* y el crucero acorazado *New-York.* Hay 16 barcos en el horizonte. Á las doce y media aparecen tres nuevos barcos, dando un total de 19 en horizonte y que señala el gráfico. De siete á ocho se observa que funcionan los telégrafos de luces de los barcos americanos. El proyector de Velasco ha funcionado toda la noche, pasando ésta sin novedad.

## Día 10 de Junio á las nueve y media de la mañana.



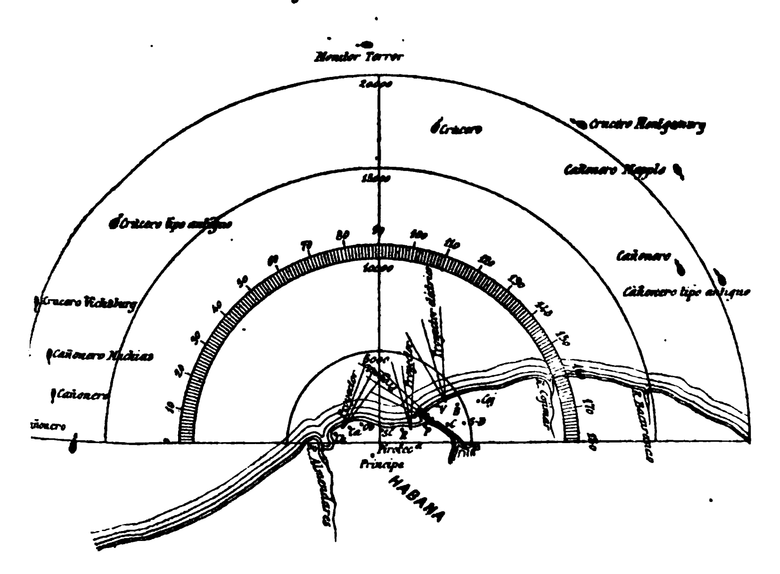

Al amanecer seis cañoneros, entre ellos el *Wilmington*, y un crucero. Á las siete y cuarenta minutos aparece por barlovento un cañonero de un palo y una chimenea. Por sotavento se divisa otro cañonero. Á las ocho y treinta minutos salen de puerto los buques españoles *Conde de Venadito, Nueva España, Yáñez Pinzón* y *Flecha*. Se dirigen á barlovento, marchando á 1.000 metros próximamente de la costa. Llegan hasta ponerse á 3.800 m. de la obra número 1, volviendo hacia sotavento. El cañonero enemigo que había á barlovento marchó á sotavento haciendo un disparo. El crucero y otro cañonero hicieron también disparos sin que se viesen proyectiles. Se dirigieron á barlovento acercándose cuatro cañoneros, y á 10.000 m. de los nuestros les hicieron fuego, siendo al principio bastante certero. Los nuestros aumentaron más sus distancias entre sí y siguieron cruzando á sotavento próximos á la costa hasta la altura del Almendares. Durante su marcha el enemigo se dirigió á sotavento pero á distancia superior á 15.000 m. Á la una y treinta y cinco minutos entran en puerto los nuestros.

## Día 13 de Junio á las doce de la mañana.



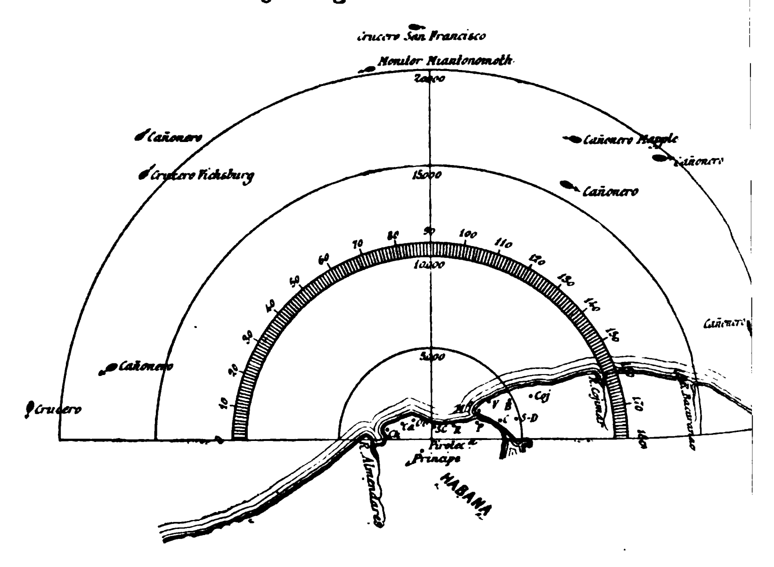

Al amanecer nueve cañoneros, uno de ellos el *Wilmington;* dos cruceros, entre ellos el *Montgomery* y el monitor *Terror*. Á las siete y cuarenta minutos aparece por barlovento un cañonero. A las diez y media se dirige hacia la plaza el cañonero *Maple* con bandera blanca y se detiene á 6.300 m. de la costa. Sale á las once y quince minutos la lancha cañonera *Flecha*, se pone al habla con el americano y vuelve á los pocos instantes al puerto; el *Maple* hace rumbo al N. Á las doce desaparece por el N. un cañonero. Á las tres desaparece por el N. un cañonero. Á las tres y veintiún minutos aparece muy á barlovento un cañonero, acercándose otro á 2.000 m. de la costa hacia aquel lado. Á las tres y cincuenta minutos el crucero *Montgomery* avanza hasta 8.300 metros de la costa de sotavento. La batería de Santa Clara le hace tres disparos y dos la obra núm. 4. Los proyectiles derivaron á la izquierda á causa del fuerte viento. El crucero desde que salió el fogonazo del primer disparo emprendió la marcha á toda velocidad. A las cinco se acerca un cañonero á la costa de barlovento á menos de 8.000 m. La obra núm. 2 le hizo un disparo, alejándose enseguida. A las ocho y media de la noche un buque enemigo dirige su reflector hacia la plaza por la costa de sotavento durante cinco minutos. Se pudo observar que era un grupo de dos barcos. Durante toda la noche se vieron muchas luces de señales que vigilaron los reflectores nuestros.

## Día 6 de Julio á las seis de la tarde.




Al amanecer no puede reconocerse el horizonte por causa de la mucha bruma. Á las siete y veinte minutos desaparece la bruma, existiendo en horizonte los buques siguientes: Tres cruceros, el *Montgomery*, *Vicksburg* y uno de tipo antiguo; cinco cañoneros, entre ellos uno tipo antiguo, *Machias* y *Maple* y el monitor *Terror*. Total nueve buques. Á las siete y veinticinco minutos aparece por el N. un crucero. Total 10 buques. Á las ocho y treinta minutos aparece por sotavento el cañonero *Anita*. Total 11 buques. Durante el día se vió arder en la playa de Mariel el vapor trasatlántico *Alfonso XII*.

## Día 13 de Agosto á las doce de la mañana.




Al amanecer hay en horizonte el monitor tipo *Miantonomoh,* dos cruceros, el *Vicksburg* y *San Francisco* y cinco cañoneros. A las ocho aparece por el N. un crucero de dos palos y dos chimeneas. A las ocho y veinte minutos aparece por sotavento un cañonero. A las nueve y media desaparecen por barlovento dos cañoneros. A las diez desaparece por barlovento el crucero de dos palos y dos chimeneas. A las once aparece por sotavento un crucero de tres palos y una chimenea y un cañonero. Á las once y treinta minutos aparece por sotavento un cañonero. A las dos y quince desaparece por el N. el monitor tipo *Miantonomoh* y un cañonero. A las ocho principian á verse luces en horizonte blancas y encarnadas, al parecer de buques enemigos. Durante la noche no ocurrió novedad, funcionando el proyector de la Marina. En este día se recibe noticia de haberse concertado la paz. Al amanecer del día 14 no se vé barco ninguno en horizonte, por lo que parece ha sido levantado el bloqueo.

Los cuatro proyectores eléctricos—tres de ellos pertenecientes á la artillería y uno á la marina, destinado á vigilar la red de torpedos—con sujeción á las órdenes de mando, iluminaban ó dejaban en sombra las zonas marítimas próximas á las costas de barlovento y sotavento y la boca del puerto, estableciendo á voluntad una vigilancia perfecta, que hubiera dado excelentes resultados en caso de formalizarse el combate, y que no permitía los golpes audaces del enemigo.

El faro del Morro, se encendía cuando así lo ordenaba la autoridad superior, por esperarse la llegada de algún barco amigo, y cuando no permanecía apagado para que no sirviera de referencia á los buques bloqueadores.

Como incidentes de diferentes clases, ocurridos durante el bloqueo de la Habana, pueden citarse los que siguen:

25 DE ABRIL.—A las cuatro y cincuenta de la tarde salieron de la Habana los cañoneros *Nueva España* y *Marqués de Molins*, regresando desde frente á Marianao, después de avanzar á 8.100 m.

27 DE ABRIL.—Un crucero enemigo embarrancó cerca de Dimas (Colorados).

6 DE MAYO.—A las cinco un cañonero pequeño, de dos palos y dos chimeneas, se acercó á 4.700 m. de

la costa de barlovento de la Habana. Las baterías números 1 y 2 recibieron orden de romper fuego sobre él, después de varias consultas por teléfono, y escapó á toda velocidad al primer disparo. Algunos proyectiles le cayeron próximos.

7 DE MAYO.—Dos cañoneros persiguen una goleta cerca de la desembocadura del río Almendares, á 4.700 metros de las baterías avanzadas de sotavento. Las obras números 4 y 5 rompen el fuego sobre ellos, siendo éste tan certero, que los buques quedan rodeados por los cascos de nuestros proyectiles, alejándose con averías. La goleta logró ganar el puerto remolcada. Un proyectil de 24 cm. de la batería de Punta Brava, reventó sobre uno de los barcos.

9 DE MAYO.—El cañonero enemigo *Triton* se acerca á 4.800 m. de la obra núm. 4 de la Habana, y ésta rompió el fuego sobre él, alejándose enseguida.

10 DE MAYO.—Se acerca el *Triton* y le hace fuego la obra núm. 5.

13 DE MAYO.—Dos cañoneros enemigos hacen fuego sobre la costa de la Habana, hacia Marianao, y se retiran.

15 DE MAYO.—Se acercó un barco enemigo con bandera de parlamento y salió la cañonera *Flecha* á conferenciar con él.

23 DE MAYO.—Desaparecen por el Este, en escuadra, los barcos bloqueadores, y sólo quedan dos cañoneros.

27 DE MAYO.—El cañonero *Marqués de Molins* sale de puerto con bandera de parlamento á conferenciar con otro buque del enemigo.

28 DE MAYO.—Nuevo parlamentario. Sale el *Yáñez Pinzón*. Canje de prisioneros (1).

14 DE JUNIO.—Otro buque parlamentario enemigo aparece, y sale la lancha *Flecha* á conferenciar.

13 DE JUNIO.—La obra núm. 2 tiró á 7.020 m. contra un barco enemigo un proyectil de 30'5.

16 DE JUNIO.—Un cañonero americano amaneció á 5.000 m. de la batería de Velasco, la que rompió fuego sobre él, alejándose á gran velocidad. Se acerca un buque enemigo con bandera blanca y sale el *Nueva España* á conferenciar con él.

1.° DE JULIO.—A las siete de la tarde un cañonero enemigo se acercó á 6.000 m. de la batería de Cojímar, la que rompió fuego sobre él, huyendo á toda máquina.

19 DE JULIO.—Un crucero se acerca á las diez de la mañana á la batería de la Chorrera, que abre fuego sobre él á 7.000 m. Volvió á las seis y cuarenta de la tarde á 6.400 m., y fué de nuevo cañoneado, retirándose.

2 DE AGOSTO.—Se destaca del buque enemigo *San Francisco* un bote con bandera blanca y sale á parlamentar con él el *Yáñez Pinzón*.

4 DE AGOSTO.—Nuevo parlamentario. Sale el *Yáñez Pinzón* á conferenciar. Vuelve éste á puerto y vuelve á salir.

---

(1) Se canjearon ese día por dos periodistas americanos, prisioneros de un desembarco, el Coronel de Caballería señor Cortijo, Médico militar Sr. Julián y asistentes Faustino Albert y Antonio Emilio Zazo (del *Argonauta*).

12 DE AGOSTO.—A las cinco se aproxima á 4.000 metros por barlovento el crucero *San Francisco*, le hacen fuego las baterías de Velasco y Barco-perdido, y se retira, alcanzado por tres proyectiles, arbolando bandera blanca.

Se presenta un buque con bandera blanca y sale el *Yáñez Pinzón* á conferenciar con él.

Hé aquí ahora una relación, aproximada, de los barcos extraños que entraron y salieron de aquel puerto durante el bloqueo:

El crucero inglés *Talbot* entró el 2 de Mayo, salió el 11, y volvió el 6 de Junio; la fragata francesa *Dubordieu*, entró el 6 de Mayo y salió el 17; ese día salió también el aviso francés *Fulton;* el 16 de ídem entró el vapor francés *Lafayette;* este trasatlántico francés, había pretendido entrar días antes y se lo impidieron los bloqueadores, llevándole á Cayo Hueso, quedó en libertad y entró en la Habana el día citado, pero después de soltar parte de su carga, la tomó de nuevo ante ciertas exigencias, y con pasaje salió el 10 de Mayo y fué conducido otra vez á Cayo Hueso; el vapor *Cosme Herrera* (Capitán Sanson) entró el 22 de Abril, burlando al enemigo; también entró el *Avilés*, de la misma empresa; el día 14 de Mayo salió la goleta mejicana *Arturo;* el 25 de Mayo salió un crucero alemán; el crucero alemán *Geier* entró el 22 de Junio, y salió el 29 (1);

(1) El *Geier* entró en Cienfuegos el 16 de Junio, haciéndole grandes festejos nuestra oficialidad.

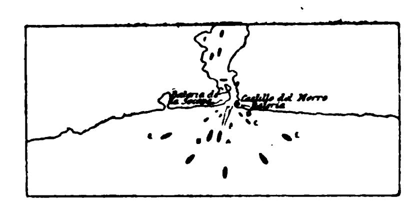
el día 23 de Junio, burlaron el bloqueo los vapores trasatlánticos *Santo Domingo* y *Montevideo*, á las doce y media de la noche; el 24, salió el bergantín hondureño *Amapala*, que apresó el enemigo; el 5 de Julio, salió de puerto el crucero inglés *Talbot*: intenta ese día entrar el trasatlántico *Alfonso XII* y es sorprendido é incendiado por las granadas enemigas en el Mariel, donde embarrancó al querer ganar el puerto; el 8 de Julio, entró el crucero francés *D'Estaing*, sin saludar á los bloqueadores, y salió el 28; el 29 de Julio, entró el *Talbot* y salió el 30, saludando al cañón á los bloqueadores; el 1.° de Agosto entró en puerto el crucero alemán *Geier*, que saludó á los bloqueadores, y salió el 4; el mismo día entró de nuevo el crucero francés *D'Estaing* y salió el 14.

El bloqueo del puerto de Santiago de Cuba, ofrece la particularidad de que el alumbrado eléctrico de la entrada del canal lo hacían los bloqueadores en vez de los bloqueados, porque el interés principal de éstos, estaba en mantener obscura la boca, y aquéllos procuraban verla bien, para que no escapasen los barcos de Cervera.

Por eso mismo, la situación de los buques bloqueadores, obedecía á bases más fijas que en la Habana.

De noche, al principio, los buques se retiraban á alta mar: después adoptaron la disposición siguiente: un barco de combate *A* dirigía su reflec-

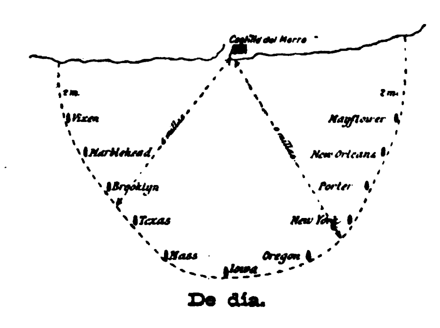
tor á la boca del canal; á su lado se colocaba otro barco *B* dispuesto para hacer fuego si aparecía el enemigo; delante de ellos poníanse tres cruceros pequeños *C* de vigilancia, y más avanzados, cubriendo los intervalos, se destacaban tres lanchas de vapor exploradoras *D;* la línea de bloqueo *E* quedaba detrás del barco del proyector, á la distancia conveniente.



**De noche.**

De día, el cordón de barcos bloqueadores se ensanchaba para salir en absoluto de la esfera de acción de los cañones del Morro y de la Socapa, y también para dejar espacio suficiente al despliegue, en el caso en que nuestra escuadra intentase forzar la salida; el radio del círculo bloqueador era de 6 millas, y los barcos más cercanos á la costa dejaban entre ella un intervalo de 2 millas. Los buques de mayor poder, cual eran el *Iowa, Oregón* y *Masachussets,* se sitùaban generalmente frente á

la boca, y á sus flancos los cruceros de mayor velocidad *New-York* y *Brooklyn*, quedando en la inmediación de la costa los cañoneros y barcos de menor porte, auxiliares armados en guerra. Esa disposición revela, que aún duraba en la flota americana el temor á alguna hazaña de nuestros destroyers.




**De día.**

Desde las obras avanzadas de la Socapa y desde las establecidas en la meseta del Morro, se vigilaba sin cesar, y no bien era descubierta alguna señal de aproximación del enemigo, los cañones de tiro rápido de la batería baja y de la cresta de la Socapa y los fusiles de la infantería, así como también las piezas del Morro, rompían graneado fuego que les obligaba á retroceder. También contribuyó á la defensa el *Cristobal Colón*, establecido cerca de Punta Gorda, el *Reina Mercedes*, en las inmediaciones de Cayo Smith y los torpederos.

Siguiendo orden análogo al que hemos empleado al tratar de la Habana, procedemos á dar cuenta sucinta, que en su oportunidad ampliaremos, de los principales amagos de los bloqueadores contra las obras de la entrada de Santiago de Cuba.

El 18 de Mayo, primera demostración ante Santiago, dispararon 160 proyectiles y respondió Punta Gorda.

Desde el 18 de Mayo al 5 de Junio algunos cañoneos de poca importancia.

El 6 de Junio, á las ocho y media de la mañana, 10 barcos formados en dos divisiones rompieron violento fuego, que duró hasta las once y media, con dos reposos de un cuarto de hora. La división del Este tiró sobre Morro y Aguadores, la otra sobre la Socapa y Mazamorra: 2.000 disparos, 100 cañones en acción durante 175 minutos, ó sea un disparo por pieza cada dos minutos.

La Socapa disparó sólo 47; el humo intenso que envolvía los barcos impidió tirar más. Un proyectil enemigo de grueso calibre dió en el *Mercedes*, matando á su segundo Comandante, hijo de Cuba, Capitán de fragata D. Emilio de Acosta y Eyermann y cinco marineros, é hiriendo al Alférez de navío Sr. Molins, y algunos marineros y un Contramaestre.

El 14, 16 y 18 de Junio, nuevos cañoneos. El 22 desembarcó el cuerpo expedicionario: el *Brooklyn*, *Iowa* y *Texas* bombardearon Morro y Socapa, y éstos respondieron. Punta Gorda solo hizo dos disparos.



Socapa. Morro.

VISTA DE LA ENTRADA DEL PUERTO DE SANTIAGO DE CUBA

Posición que ocupaban en el canal los cascos del *Reina Mercedes* y del *Merrimac*.

El 22 y 23 de Junio, desembarco en Daiquiri del ejército expedicionario, cañoneando en tanto la escuadra la costa desde Punta Cabrera á Punta Barracos, y vivamente á Siboney.

El 2 de Julio, bombardeo.

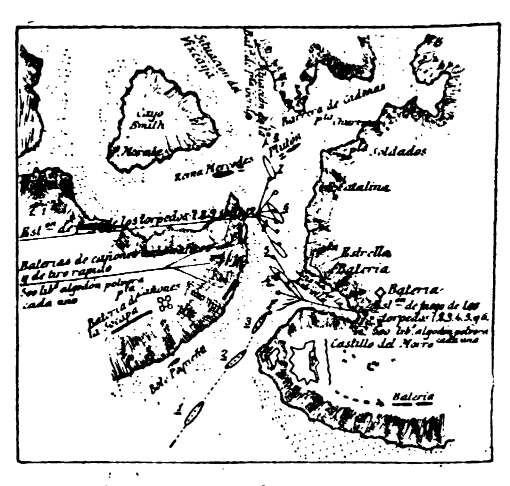
El 3 de Julio, salió nuestra escuadra y fué destruída por la americana.

El hecho más notable que se registra durante este bloqueo, fué el intento de forzar el canal, realizado por el *Merrimac,* barco mercante armado en guerra, mandado por el Teniente Hobson. Es este acto, el único tal vez que pueden registrar los americanos en que brille el heroísmo en esta campaña, porque la operación llevaba en sí todas las probabilidades de muerte para los que la realizaron.

Ocurrió en la madrugada del 3 de Junio. Los bloqueadores rompieron fuego vivo sobre la boca del puerto, probablemente para preparar la operación y distraer del principal objetivo. Antes del amanecer, el *Merrimac* entró en puerto y fué sorprendido y echado á pique en lugar donde no estorbaba para la entrada y salida de la bahía. Nuestras tripulaciones apresaron los tripulantes del *Merrimac,* que, por milagro, se salvaron todos, el Teniente *Richmond Pearson Hobson* y siete marineros.

El croquis que publicamos se refiere á esa em-

presa, tal como la describe el Teniente Hobson en un lujoso libro que acaba de publicar, y aunque con muchas exageraciones, cual la de poner todas las minas submarinas con 500 libras de algodón-pólvora, da de ella clara idea.




▫ Torpedos que no explotaron n.os 9. 10. 11. 12.
• Torpedos disparados contra el barco, n.os 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8.
● Torpedo con que chocó el barco.
– Torpedos automaticos disparados por el Reina Mercedes y el Plutón.

Sampson y Hobson maduraron el plan de hundir en el canal al *Merrimac*, escogiendo para ello las tres y media de la noche del 2 de Junio.

Se discutió el procedimiento de echarlo á pique

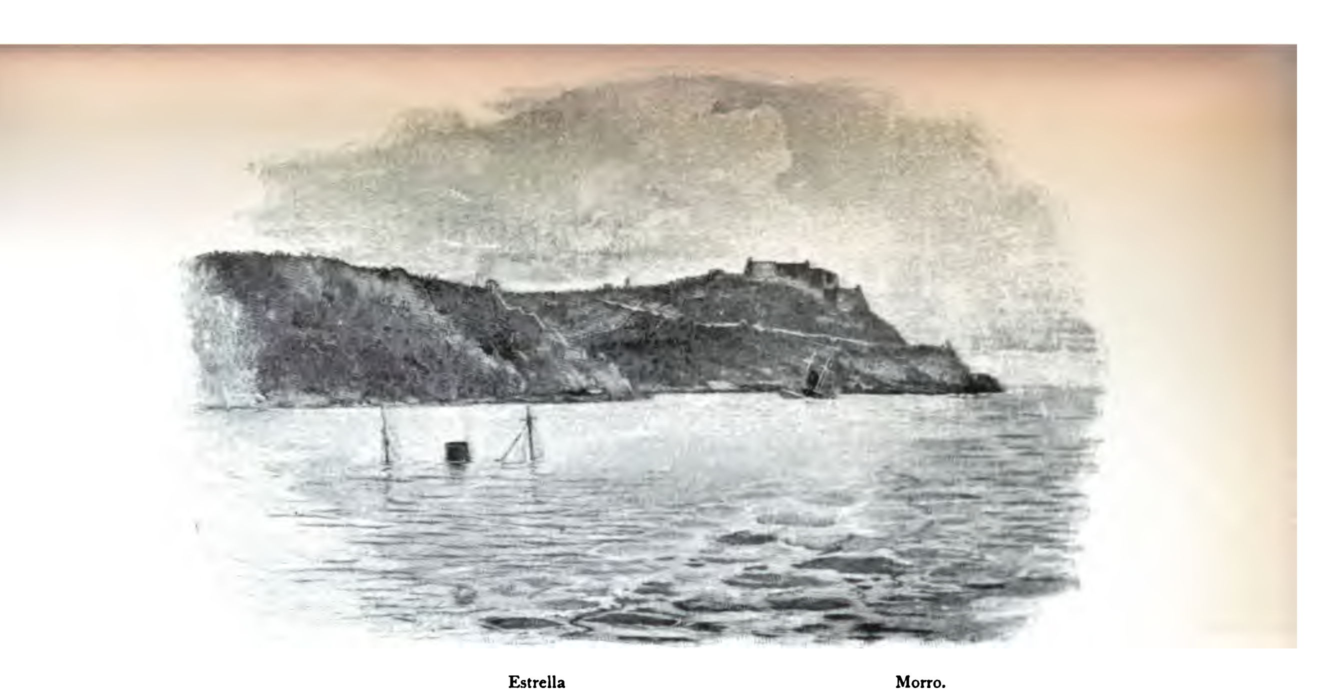
y el sitio. En cuanto al procedimiento, quedó decidido adosar al costado del *Merrimac*, bajo la línea de flotación, 10 torpedos especiales cargados con pólvora parda y accionados por circuitos eléctricos; y respecto al sitio, se eligió el recodo del canal que hay frente á la batería de la Estrella. La operación se efectuó, pero no salió bien: de los 10 torpedos del buque sólo explotaron dos, pues en los otros—dice Hobson—quedaron desarreglados los circuitos por el fuego de los españoles, y sobre el *Merrimac* tiraron nuestras baterías, los barcos de vigilancia de la boca, *Plutón* y *Reina Mercedes*, las líneas de torpedos fijos y de contacto, la infantería, en fin, los elementos diversos de defensa, yendo á zozobrar más allá del sitio en que Sampson quería y sin obstruir la entrada. Hobson y los suyos, agarrados á una balsa exprofeso llevada, libraron la vida sin que ninguno de los nuestros les tocase más que para salvarlos. Refiere *Hobson* que, él, fué recogido por el propio Almirante Cervera, con su lancha de vapor. Es un acto de caballerosidad en la guerra, que los mismos americanos se ven forzados á ensalzar.

Á última hora, se echó á pique asímismo en el canal, el casco del *Reina Mercedes*, sin que tampoco por ello se obstruyese la entrada.

Réstanos, para dar idea de las operaciones del bloqueo de las costas y puertos de Cuba, citar algunos *casos raros* y *cosas raras* que en él ocurrieron.

Entre los *casos raros,* que más bien pudiéramos llamar *casos notables,* figura, en primer término, la entrada en Cienfuegos del trasatlántico *Monserrat,* al mando del capitán Deschamps, burlando el bloqueo el día 27 de Abril, y volviendo á salir con audaz inteligencia, sin ser cogido; el valiente Capitán Deschamps repitió la operación después de rendir su viaje á la Península, y entró en Matanzas burlando nuevamente el bloqueo, disponiéndose á salir cuando se le ordenase, y haciéndolo el 16, después de suspendidas las hostilidades.

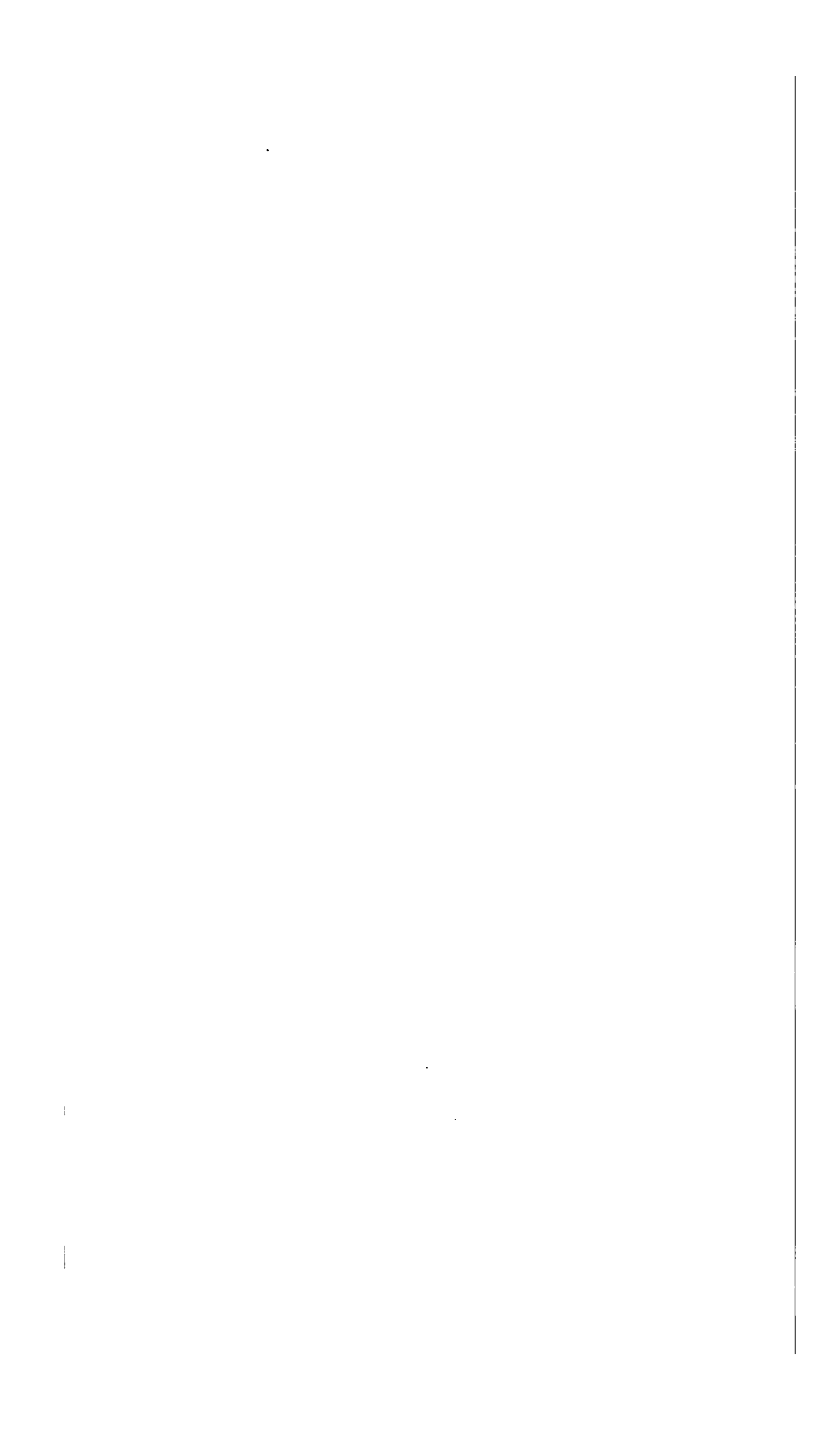
Al estallar la guerra, se hallaba en Batabanó el vapor *Purísima Concepción,* de la empresa Menéndez (Capitán Gutiérrez), el que recibió como Jefe al de la Armada Sr. Montagut, y salió burlando los bloqueadores, á buscar víveres; llegó á las islas Caymán, donde no los encontró, y se dirigió á Jamáica. Allí, después de cargado, púsose á su costado un crucero americano, más de noche burló su vigilancia y salió al mar, llegando á Casilda el 22 de Junio; perseguido y cañoneado allí, logró



Estrella Morro.

EL « MERRIMAC » Y EL « REINA MERCEDES »

Situación que ocuparon en el canal de Santiago de Cuba.



salir el 25 y descargar en Manzanillo. Á Batabanó arribó con víveres una goleta hondureña. En Cienfuegos entró el trasatlántico *Reina Cristina* (Capitán Casquero), siendo también perseguido sin éxito; y el *Villaverde* en la Coloma, procedente de Méjico, con víveres, escapando también de la persecución.

En cambio, embarrancó hacia el 30 de Junio, y cerca de Arecibo en la costa Sur de Puerto-Rico, el trasatlántico *Antonio López,* logrando salir de la varada y salvar buque y carga.

Ya hemos dicho que el *Santo Domingo* y el *Montevideo,* lograron forzar el bloqueo de la Habana mandados por Jefes de la Armada, y llegar á Méjico, en busca de víveres, dificultándoseles allí el despacho, según se dijo, por tener carácter de buques de guerra. El *Santo Domingo* arribó á Cuba el 12 de Julio, á un puertecito de la costa Sur, situado entre Bailén y Punta-Cartas.

La colonia española de Méjico envió bastantes recursos á la Isla, dando ejemplo de patriótico desprendimiento.

El vapor *Humberto Rodríguez* sirvió admirablemente, abasteciendo con verdadero riesgo á *Holguín-Gibara*, desde Nuevitas. El *Álava* hizo algún viaje desde Caibarién á Nuevitas. Desde este

puerto, navegando en pequeños botes, entre cayos, y á veces empujando á mano las embarcaciones, salieron del bloqueo y llegaron á Caibarién muchos jefes y oficiales, y hasta señoras y niños. En Santiago de Cuba entraron, el vapor alemán *Polaria,* cargado de arroz; un balandro inglés procedente de Jamáica, y el vapor *Reina de los Ángeles,* de la Compañía de Menéndez.

Como *cosas raras,* puede citarse, que durante el bloqueo salieran barcos con azúcar, producto que aprovechaba á los especuladores yankees, cosa que al final se prohibió: entre los barcos que hicieron viajes desde Sagua puede citarse los vapores *Bergen* y *Mirthelene.*

*Caso curioso:* el *Texas* cañoneó de noche al *Marblehead* y al *Wixen,* tomándolos por nuestros sin hacerles daño, lo que prueba lo impunemente que pueden moverse de noche los barcos y lo difícil que es alcanzarlos.

## CAPÍTULO VII.

### La defensa de las costas.

Defensas fijas.—Defensas movibles.—Baterías en tierra.—Fuertes de mar.—Baterías flotantes.—Torpedos.—Torpederos.—Monitores.—Acorazados y cruceros.

Todos los Estados que tienen algo que perder, procuran hoy guardar bien sus costas y fronteras, dotándolas de los elementos de defensa que el moderno adelanto sanciona.

Por lo que se refiere á nosotros, algo más descuidado de lo que á primera vista parece, han tenido los Gobiernos este punto esencial de la organización militar.

Dirigida la cuestión por otros rumbos, ante la imperiosa necesidad de conservar lo que nos queda y de sostenerlo si el caso llega, es cuestión palpitante preparar defensivamente nuestras costas y fronteras, y en ese proceso, se ha de dar cabida á los proyectos de rápida y eficaz fortificación y artillado de los principales puertos.

Que por ahí debe empezarse, es cuestión incontrovertible.

La defensa de las costas comprende dos aspectos distintos:

1.º Defensas fijas.

2.º Defensas móviles.

Entran en la primera categoría, las fortificaciones enclavadas en tierra, esto es, en la costa ó unidas á ella; los fuertes de mar, cimentados en los bajos ó en el fondo y rodeados de agua; las baterías flotantes y los torpedos.

En la segunda clasificación, se comprenden las escuadras, los buques de todas clases que los marinos manejan y que pueden llevar su acción *ofensiva* tan lejos como sea necesario.

El concepto de las obras de costa es, pues, defensivo y estacionario.

El de las flotas, ofensivo y móvil.

Y al llegar á esta altura, se necesita abordar una cuestión previa, á saber: cuál de los dos conceptos indicados debe obtener preferencia.

Realmente, los dos son aplicables. Por lo tanto, deben ir desarrollándose paralelamente, y así lo hacen los pueblos ricos y poderosos, que, á la vez que defienden formidablemente las costas y puertos, fomentan y vigorizan sus flotas.

Mas el caso nuestro, es algo diferente. Nos encontramos casi en absoluto sin escuadra. Tampoco tenemos defendidos los puertos del litoral. Son de temer peligros próximos. ¿Qué conducta debe seguirse?

En esta cuestión hay que observar absoluto desapasionamiento y huir de toda mira que no sea imparcial, así que la generalidad de las opiniones coinciden, en que para la guerra ofensiva con unos cuantos acorazados nada se consigue. Necesítanse muchos, y ellos, que son la base de las escuadras, según acaba de demostrar la guerra hispano-americana, cuestan una enormidad y consumen grandes sumas en su entretenimiento. Los buques de combate exigen astilleros, arsenales y diques. Esos elementos reclaman la posesión de industria naval y de otras muchas industrias anexas ó auxiliares, de que carecemos: la prueba que para improvisarla hicimos, nos resultó desastrosa, y hay quien le echa la culpa, en parte considerable, de nuestros desastres: por consiguiente, la defensa rápida de la Península é islas adyacentes, puede y debe empezar, por las obras fijas, es decir, por las comprendidas en la primera categoría, sin perjuicio de que no se pierda de vista el ir desarrollando el poder naval ofensivo, en el que ha de añadirse, que

no basta tener un núcleo de primera línea, sino que es preciso contar con reservas organizadas, lo que aumenta la dificultad y el precio.

Es esta cuestión de dinero, la que hoy más preocupa y se impone, exigiendo que empecemos por lo más económico, por defender la propia casa, porque esa será siempre la base de sostén y refugio de las defensas móviles, el día feliz que podamos contar con ellas.

También, con motivo de la guerra hispano-americana, han venido á ponerse sobre el tapete esos asuntos que conciernen á la primordialidad de las defensas fijas ó de las defensas móviles y á su relación, que pudiéramos llamar indistintamente estratégica ó táctica, según se refiera al combate lejano y al refugio y base de operaciones que el mismo reclama, ó al combate cercano, á la verdadera defensa de la costa ó del puerto que el enemigo elija como objetivo, en la que cabe combinar con éxito los recursos de la defensa móvil con los que proporciona la defensa fija.

En nuestro propósito de atestiguar con verdaderas capacidades las teorías que hayamos de sustentar, tenemos que recurrir en este caso á la autoridad de un perito de universal renombre, el Capitán Mahan, que, en un reciente folleto titulado

*La guerra naval y sus enseñanzas*, aborda la cuestión en términos concretos y muy buenos para ser tomados en cuenta (1).

Permítasenos que nos hagamos cargo de los razonamientos del Capitán Mahan, que tienen indiscutible actualidad.

«Conviene ahora manifestar, puesto que la observación es pertinente y de la mayor importancia, que las defensas de la costa y la fuerza naval no son cosas que pueden reemplazarse mútuamente; no son contrarias entre sí, sino complementarias. La una es estacionaria, la otra movible; y por muy perfecta que sea cualquiera de ellas, necesita de la otra como complemento. La importancia relativa de una y otra puede variar según las naciones, y así en la Gran Bretaña, cuya población recibe los víveres del exterior, la necesidad de una escuadra es mucho más importante que la de las defensas de la costa.

Respecto á nosotros, que podemos sostenernos sin auxilio de fuera, ambas condiciones se acercan más á la paridad, en cuanto á su importancia; y aun cuando

(1) En prensa este libro, hemos podido hacernos con una magnífica traducción de las cartas de Mahan debida á la *Revista General de Marina:* aplaudimos el pensamiento de darles publicidad, pues se relacionan también en ellas otras cuestiones relativas á la derrota de nuestra escuadra, que conviene conocer y extender. Antes de eso, había publicado otra traducción el periódico *El Correo*, de la que son los párrafos que reproducimos.

puede haber diferencias de apreciación respecto al valor relativo de una y otra, estas diferencias en la cuestión presente, que es puramente militar, no se fundan en principios técnicos.

En igualdad de circunstancias, la fuerza ofensiva movible es siempre, y en todas condiciones, más eficaz para los fines de la guerra que la fuerza defensiva estacionaria. ¿Por qué, pues, atender á esta última? Porque la fuerza movible, sea cualquiera la forma que tome, buques ó soldados, es limitada necesariamente en cuanto al peso que puede llevar; mientras que la fuerza estacionaria, en general, estando unida á la tierra, no tiene más restricción en este punto que la de los medios de que se disponga y la habilidad de los constructores. Dado un cimiento sólido, el cual en rigor siempre puede tenerse, no hay límite para el peso del armamento, meramente defensivo, bien sea madera, piedra, ladrillo ó hierro, que se quiera construir sobre él; ni tampoco hay límite alguno para el peso de los cañones, el elemento ofensivo, que la tierra puede soportar; solamente que serán cañones sin movimiento.

El poder de una escuadra movida por el vapor, de ir de un lado á otro, no está sujeto á restricción; pero su capacidad para llevar peso, ya sea en cañones ó armadura, es comparativamente muy limitado. Las fortificaciones, por el contrario, tienen un poder casi ilimitado para sostener pesos, mientras que su poder para moverse es cero; lo cual significa que estando encadenadas sólo pueden desplegar el poder ofensivo que está, por decirlo así, al alcance del brazo.

Atendiendo á las anteriores consideraciones, vése

que estos dos elementos de la guerra naval son complementarios uno de otro, en el más estricto sentido de la palabra, por poseer uno aquello de lo que el otro carece, y que la diferencia entre ambos es fundamental, esencial é inmutable, no accidental ó temporal.

Dadas ciertas condiciones locales, que casi en todas partes se encuentran, es posible establecer obras de carácter permanente dotadas de mayor fuerza ofensiva y defensiva de la que pueden traer las escuadras. Así, pues, cuando las circunstancias permiten que los barcos ataquen las fortificaciones, no limitándose á pasar rápidamente delante de ellas, es únicamente porque los constructores de las obras de tierra no les han dado por alguna razón fundada el poder, que hubieran podido tener, de rechazar dicho ataque. No se afirmará que deje de haber excepciones para ésta, como para casi todas las reglas generales, pero en la mayor parte de los casos puede admitirse como principio cierto.

«Me tomé la libertad de observar—escribía Nelson en el sitio de Calví, cuando el general en jefe indicaba que algunos barcos fueran á batir los fuertes—que eso de poner madera contra muros de piedra, ha cambiado mucho recientemente».

No se sabe con precisión á lo que este «*recientemente*» se refiere, pero la frase misma demuestra que las condiciones que podían producir cualquier igualdad momentánea entre barcos y fuertes, puestos frente á frente, eran esencialmente transitorias.

Como los puertos y todas las entradas, viniendo del mar, son estacionarias, síguese naturalmente que las disposiciones para su defensa deben ser también,

por regla general, estacionarias y permanentes, pues como tales son las más fuertes posibles. En efecto, no siendo estacionarias no pueden ser permanentes, como se demostró de manera concluyente durante la guerra, en que todos los nuevos monitores, seis en número, dispuestos para la defensa de la costa, *fueron apartados de ese objeto y enviados á puntos distantes*, saliendo dos para Manila y dejanto la costa del Pacífico privada de la protección que dichos monitores representaban.

Este es uno de los vicios esenciales del sistema de defensa de costas por medio de barcos, aun siendo estos construídos para dicho objeto, pues siempre se está en peligro de que sean retirados por cualquier circunstancia inesperada, real ó supuesta.

Sobre el peligro que tal diversión implicaba para la seguridad local, insistió mucho Nelson mientras estuvo encargado de la defensa del Támesis en 1801. Los pontones (baterías fijas) que mandaba, no habían de moverse en manera alguna para obtener cualquier ventaja momentánea, porque podía muy bien suceder *que les fuera imposible recobrar de nuevo sus posiciones anteriores*, que habían sido elegidas con tan detenido cuidado.

Nuestro plan naval en años anteriores ha sufrido perjudiciales reformas, y ahora está bajo la impresión desfavorable de dos nociones equivocadas: la una que la escuadra es, en primer término, para la defensa y no para la guerra ofensiva; la otra, fundada principalmente en la primera, que el monitor, siendo más fuerte, defensiva que ofensivamente, y de movilidad inferior, es el mejor tipo de buque de guerra.

La guerra de Secesión, que desde el punto de vista marítimo fué una guerra esencialmente de costa, contribuyó naturalmente á afirmar esta opinión. El monitor en agua tranquila tiene mejores condiciones para resistir á los cañones de tierra que los barcos que presentan mayor blanco; pero en cambio es más vulnerable tanto por cima como por bajo de la línea de flotación, que los cañones de tierra, si están debidamente distribuídos. Es un organismo híbrido, que ni puede sostener tanto peso como una fortificación ni tiene la movilidad de los barcos, y además es muy deficiente para la colocación de los cañones como batería marítima.

No conoce el que esto escribe frases de Napoleón que comprendan de manera más completa todo el arte y práctica de la guerra que ésta: «El secreto de las grandes victorias y de las grandes operaciones consiste en no tener más que un objetivo». Así, pues, en la guerra marítima, si se quieren defensas permanentes para las costas, confíese exclusivamente en obras estacionarias si las circunstancias lo permiten, *no en baterías flotantes que tienen la debilidad de los barcos.* Si se quiere sostener vigorosamente una guerra ofensiva en los mares, confíese tan sólo en buques que tengan las cualidades de tales y no los defectos de las baterías flotantes.

Hemos tenido durante la reciente guerra 26.000 toneladas distribuídas en monitores de construcción relativamente moderna, en el Atlántico y en el Pacífico. Puedo asegurar que no ha habido un momento, desde el principio al fin de la guerra, en que no hubiéramos cambiado de buena gana los seis monitores por dos

acorazados de menos desplazamiento; y eso, aun contando conque por efecto de la debilidad de las defensas españolas, pudimos muy bien atacar la mayor parte de los sitios de la costa cubana. Si los cañones españoles de Santiago hubieran alejado nuestra escuadra á mayor distancia, hubiéramos tenido aún que lamentar más acerbamente la política que nos dió lentos monitores como buques de combate dotados de movilidad.

El estado poco satisfactorio de las defensas de la costa, mencionado en nuestro último artículo, privaba á la escuadra del apoyo de su factor complementario en el plan de poder marítimo nacional, é imponía un vicioso aunque inevitable cambio en el plan inicial de campaña, que debía haberse dirigido en plena fuerza contra la costa de Cuba.

Los cuatro monitores más modernos situados en la costa del Atlántico, si se distribuían entre nuestros principales puertos, no eran adecuados, individualmente, para resistir el ataque que las circunstancias hacían posible, aun siendo remota esta posibilidad, pareciendo aún mayor su insuficiencia por el pánico que se había producido entre algunos de nuestros compatriotas.

Por otra parte, si se reunían los cuatro colocándolos en lugar céntrico, que es la verdadera situación de toda fuerza movible, militar ó naval, destinada á resistir el ataque de un enemigo cuya línea particular de aproximación es todavía incierta, su lentitud y falta de condiciones náuticas los haría comparativamente ineficaces.

Así, por ejemplo, Nueva-York es un puerto central

muy apropósito y especial, relativamente á nuestra costa del Atlántico N., para estacionar una división destinada á estorbar los planes de una escuadrilla como la de Cervera, en caso de ser su objetivo nuestros puertos, todo en concordancia con las imaginarias fantasías de daños y desastres que estuvieron de moda en aquellos momentos. A la llegada del enemigo por la parte de Boston, del Delaware ó del Chesapeake, antes que pudiera ocasionar daños materiales de importancia, podía ser alcanzado por una división de buques de la clase del *Oregón;* entre los límites de costa señalados se encuentran la mayor parte de los intereses del tráfico exterior de la nación.

El substituir esta división de buques de combate por los monitores, aparte de su escasa velocidad, hubiese colocado á éstos en gran desventaja, sobre todo por sus inestables plataformas de tiro en alta mar, donde seguramente buscaría el enemigo el contacto.

Probablemente, consideraciones de esta índole determinaron la subdivisión de la escuadra y la creación de la llamada escuadra volante, á quien quedó encomendada la defensa de las costas del Atlántico por entonces. Todos los monitores se enviaron á Cayo Hueso para tenerlos á mano, á fin de operar contra la Habana. La pequeñez del campo de acción que abarca Cayo Hueso, Habana y Matanzas permitía sobrellevar mejor la escasa velocidad de los monitores, á la par que el buen tiempo que debía esperarse prevaleciera en la estación corriente, haría mejorar su eficacia artillera. El punto de estación elegido para la escuadrilla volante, Hampton Roads, sin ser tan céntrico como Nueva-

York con relación á los más importantes intereses comerciales, sobre los cuales se dirigiría el ataque de los españoles, si es que alguno intentaban, era, no obstante, más céntrico con relación á toda la costa, y sobre todo estaba más cerca que Nueva-York de la Habana y de Puerto-Rico. El factor *tiempo,* también entró en estos cálculos, pues le es más fácil á una escuadra de acorazados salir del Chesapeake que no de la bahía de Nueva-York, en toda hora de marea y clase de tiempo. En una palabra, la elección del lugar para estacionar la escuadrilla parece indicar que por parte del Departamento de la Marina y de sus consejeros no estaba arraigada la probabilidad de que Cervera se atreviera á hacer un ataque inesperado á los puertos del Atlántico, y consideraron más importante, por lo tanto, estar en disposición de alcanzar las Antillas rápidamente, postergando á esto la protección de la costa; nosotros aplaudimos por completo esta opinión.

No obstante, el país no habrá dejado de observar que la subdivisión de la escuadra acorazada en dos secciones separadas por 1.000 millas de distancia, aun siendo, como era, la mejor táctica consecuente á las especiales circunstancias concurrentes en aquel momento, no por eso dejaba de estar reñida con las prácticas elementales y lógicas y que las particulares condiciones que á tal extremo obligaron jamás debieron haber existido.

Las *deficiencias en las defensas de la costa repercuten desfavorablemente sobre la escuadra de combate,* y ésta por todos estilos y en todos sus movimientos, debe estar desembarazada de toda responsabilidad relacio-

nada directamente con la defensa, propiamente dicha, de los puertos que abandone. En las condiciones que anteriormente señalábamos, cupo, en lo posible, que España obligara á toda nuestra escuadra de combate al abandono de sus ofensivas contra Cuba, reduciéndola al papel defensivo de nuestras costas. Si la escuadrilla del Almirante Cervera, en vez de haber sido enviada aisladamente á las Antillas, *se la hubiera hecho retroceder, como debió hacerse, reforzándola con los dos acorazados que luego se enviaron á Suez al mando de Cámara,* el arribo de este núcleo ya compacto nos hubiera obligado á desconcentrar nuestra escuadra, pues cada una de nuestras divisiones, compuesta de tres acorazados (antes de la llegada del *Oregón),* eran demasiado débiles para aventurarse á un combate con los seis buques enemigos. Esta concentración, ¿dónde debiera haberse estacionado? ¿A la altura de la Habana ó en Hampton Roads? Imposible hacerlo en ambos puntos á la vez. La contestación á estas preguntas seguramente sería: la Habana; pues colocada de esta suerte como guardiana de la mayor parte de la costa enemiga y bloqueando su acceso á la escuadra española, cubriría además á Cayo Hueso, nuestra base de operaciones.

Es el raciocinio de Mahan, de tal naturaleza, que subyuga y convence.

Hemos llenado algunas páginas con sus valiosas opiniones, relativas á la defensa de las costas, y no nos pesa; porque el asunto, reviste suma im-

portancia en estos momentos, y no poco ha contribuído á dársela, la admirable resistencia de las baterías deficientes de la boca del puerto de Santiago de Cuba, en esa lucha, con tesón sostenida, que dió lugar á que toda una escuadra poderosa tuviera que detenerse ante aquellos pocos cañones viejos.

Obsérvase que, desde hace meses, se ha vuelto á fijar la tendencia experimental en el valor de las defensas costeras, y hasta tal punto se consideran eficaces sobre las grandes escuadras, que van tomando plaza nuevos medios de combate, y al efecto, se dedica el mayor interés en los torpederos, para aplicarlos al ataque de los puertos, no como procedimiento á *viva fuerza,* sino como medio sigiloso, capaz de penetrar subrecticiamente en el fondeadero donde se halle una escuadra é intentar su destrucción.

Cerca, muy cerca de nosotros, ¡EN GIBRALTAR!, donde con frecuencia se realizan grandes prácticas de combate harto significativas—¡y de las que apenas tenemos noticia hasta que las publican las revistas extranjeras.....!—tuvieron lugar experiencias minuciosas de combate simulado, en que, el objetivo, era una escuadra atacada de noche, dentro del puerto de refugio, por los torpe-

deros, jugando las baterías de la costa auxiliadas por sus proyectores eléctricos para batirlos y rechazarlos.

El caso no puede ser más interesante.

Ha sido descrito por el Mayor General J. B. Richardson, en los *Proceedings of the Royal Artillery Institution*, y también publicó ese trabajo, el *Journal of the United States Artillery*, de Enero y Febrero último, bajo el título de *Defensa de las costas contra los ataques de los torpederos*.

Resulta de ese estudio, que el barco sutil y atrevido, el torpedero, viene á colocarse en primer orden para el *ataque* de los puertos, y por consecuencia, el cañón de tiro rápido y la iluminación eléctrico-artillera de las zonas batidas por las baterías, se coloca también en primera línea, por lo que toca á la *defensa*.

No es sólo en esa ofensiva audaz, que tiene por objeto ahorrar las escuadras y no comprometerlas en el combate con los cañones de las costas, donde al torpedero se le busca aplicación.

Tiénela asímismo, ó al menos pretenden otorgársela, en la defensa de las costas.

Á este propósito, parécenos oportuno hacernos cargo, del procedimiento que recomienda un reciente estudio empezado á publicar por la *Revista*

*General de Marina* (1), correspondiente al mes de Junio.

«Las defensas marítimas, tanto las fijas como las móviles — dice — reconocen por base y fundamento principal el arma más poderosa que hasta hoy existe para batir los buques, el torpedo. La rapidez y eficacia de sus efectos, la seguridad y sencillez de su manejo, su inmensa fuerza moral y los continuos progresos del arma en sí y de los buques destinados exclusivamente á usarla, acrecientan por días su importancia, y menguada será la defensa marítima en que de ellos se prescinda ó en que no se les conceda la preeminencia que merecen.

La moda de los monitores y acorazados guardacostas pertenece por completo al dominio de la Historia, y sin negar que en casos determinados puedan ser útiles, porque en la guerra no es inútil nada capaz de dañar al enemigo por pequeño que sea el daño que le cause, no es de creer que las naciones *derrochen* en lo sucesivo grandes sumas en la construcción de tales elementos de defensa. Nosotros, que siempre carecemos de ellos, tenemos desde fecha reciente un par de ejemplares, la *Numancia* y la *Victoria*, cuya crítica repugnará á los espíritus menos caritativos, porque el solo hecho de intentarla equivale á un ensañamiento con lo que no tiene defensa. Si en una guerra hubiese que emplearlos como tales guardacostas, ¿con quién se iban á

(1) *La defensa de las costas*, por D. Salvador Díaz Carbia, Teniente de Navío.

batir? ¿Con los modernos acorazados? ¿Con torpederos y cruceros de gran andar? Cualquier hipótesis resulta absurda, y en todos los casos imaginables, el empleo de nuestros dos guardacostas no conduciría á otro fin que el de exponer sin provecho las vidas de mil hombres y envolver en una nube de descréditos las reputaciones de los desgraciados jefes que se vieran en el triste deber de llevarlos á la ruina. Pero prescindiendo de este ejemplo concreto, que es de esperar fuese evitado por el buen sentido, pensar que la defensa marítima de nuestras costas puede encomendarse á buques de gran porte, es pensar en el suicidio. *Cinco escuadras acorazadas, repartidas entre Barcelona, Cartagena, Algeciras, Cádiz y Ferrol, acaso no bastaran á evitar los más burdos golpes de mano en el resto del litoral, llegarían casi siempre tarde para impedirlos*, y aun logrando ponerse á la vista de los agresores, si éstos eran cruceros de buena marcha, harían los vengadores un papel tristísimo; podrá objetarse que serán capaces, á su vez, de atacar las costas del enemigo, pero eso dependerá del sistema de defensa que el enemigo emplee en las suyas, y sobre todo, que atacar lo ajeno no es defender lo propio, ni puede servir de consuelo devolver el daño recibido cuando se pudo evitar que nos lo causaran (1). En el caso más favorable en que el punto atacado sea el mismo en que tengamos estacionada una escuadra, si la agresión parte de otra

(1) La situación militar y económica de nuestra pátria, no ha de permitir en mucho tiempo atacar lo ajeno: ¡gracias que podamos defender lo propio! —*S. G. N.*

acorazada, no es de suponer que el enemigo que ha tomado la ofensiva cometa la torpeza de presentar fuerzas inferiores por el sólo gusto de que las derrotáramos, sino que procurará asegurar bien su superioridad hasta hacer estéril nuestro esfuerzo, y si el ataque lo realizan buques ligeros, pondrán á los nuestros en gran peligro de no contar con el auxilio de otros análogos que los rehacen, principalmente en bahías como Cádiz y Algeciras, que, por su mucha abra, son tan apropiadas para sorpresas nocturnas; de suerte que, prescindiendo de operaciones ofensivas que no es del caso tratar, y concretándonos á la defensa de las costas, muy torpes habían de ser los Almirantes enemigos para que nuestras cinco hipotéticas escuadras no resultasen, con todo su poder, completamente ineficaces al objeto si no iban acompañadas de otras fuerzas, que serían en tal caso las que por sí solas constituirían la defensa.

Obsérvese que las escuadras supuestas resultan, y resultarán siempre, un mito para nosotros; su coste se elevaría mucho más de *mil millones* de *pesetas*, y *su sostenimiento exigiría un presupuesto de más de cien.* ¿Es realizable este plan? Pues ni aun realizándolo, podríamos confiar en su eficacia. Y es que, como al principio se dijo, la defensa para ser completa ha de ser racional y nuestra hipótesis era un absurdo.

Si á tan tristes resultados puede llegarse con tan gran número de buques, ¿qué puede esperarse de los tres, cuatro ó cinco acorazados que en fuerza de tiempo y de sacrificios podamos adquirir? Lo único que cuerdamente cabe pensar es que después de tenerlos

nos hallaremos en las mismas condiciones que antes del desastre, y en verdad que para lograr tal fin, vale más desistir del empeño, ya que nunca encontraremos un enemigo como el que en nosotros hallaron los americanos.

La solución es apartarse del camino que ya se ha visto que es malo y emprender otro que, aunque menos conocido, nos resulte algo mejor. No acumular elementos sin plan y sin método, sin razón y sin orden, sino estudiarlos técnica y económicamente, seleccionar los que á menor coste representan mayor poder y más general aplicación, escoger con preferencia aquellos más susceptibles de subdividirse para localizar riesgos y averías, combinarlos, en fin, sabiamente para obtener de ellos el mayor rendimiento. Estas son las bases en que se ha de asentar todo proyecto de defensas móviles, y en su consecuencia, el tipo de buque llamado á constituir su núcleo principal *es el torpedero*; él, desde el destroyer capaz de atravesar el Océano, hasta el modesto barquichuelo de 60 toneladas, es el llamado á rechazar de nuestro litoral lo mismo á las escuadrillas de su clase, que á las escuadras poderosas, que á los transportes y convoyes. Es cierto que *necesitan protección* y *puertos de refugio, que no siempre pueden operar de día;* pero las grandes escuadras los necesitan de noche y valen mucho más caras, de modo que el inconveniente viene á resultar el mismo para ambas clases de buques; en cambio, á los ligeros les será siempre posible esquivar un encuentro, mientras los acorazados no tendrán más recurso que aceptarlo cuando aquéllos lo presenten ».

Hay que convenir, no obstante, que los torpederos, en esta guerra hispano-americana, no aparecieron corresponder en la práctica á lo que la teoría esperaba.

La superioridad de las defensas fijas y su relación con las defensas móviles queda definida en las siguientes frases de Mahan: «El adversario que en un duelo se revista de una coraza caerá en guardia con gran tranquilidad. Los puertos no pueden ofender más allá del alcance de sus cañones, pero si tal cabe hacer á los grandes puertos comerciales y estaciones navales, la escuadra puede lanzarse á la mar sabiendo que los intereses nacionales quedan á cubierto y al amparo de las corazas, que significan las defensas fijas, hasta su regreso».

Y este argumento, presta asímismo considerable fuerza á nuestros intentos *defensivos* actuales, porque si teniendo escuadra son los puertos fortificados indispensables para que pueda funcionar y lanzarse al mar en operaciones *ofensivas*, no teniéndola, estando circunscriptos á una prudente y obligada *defensiva*, evidente es que hay que contar con defender el litoral si se quiere tener protegidos los intereses comerciales y la *integridad del territorio*.

Quizá esta última consideración sea la que más

deba mirarse en España. Es claro, que con el quebranto sufrido por nuestra pátria, no hay que pensar en muchos años en luchas ni aventuras, pero el torbellino de una guerra europea, siempre amenazante, puede envolvernos en términos tales, que nos fuera difícil sostener la *neutralidad* absoluta, y entonces lamentaríamos no disponer siquiera de medios para hacer un papel mediano, *el de no ser juguete* de *cualquiera que quisiese hacer uno de nuestros puertos del Cantábrico ó del Mediterráneo base de sus operaciones ó estación de sus escuadras*, caso el más favorable, pues también pudiera llegar nuestra maldita suerte á vernos envueltos en la *teoría de las compensaciones*, con arreglo á la cual el fuerte toma del débil lo que le place y los pueblos se desmembran y se reparten á gusto del más poderoso, si no cuentan con *alguna fuerza* para hacerse respetar y atraer la simpatía de otro fuerte.

Ejemplo de lo que valen por sí solos los puertos fortificados, ofrece el tantas veces citado de la Habana, que evitó que nuestra derrota fuese mucho mayor, con ser tan grande. Y eso que aquella bahía posee malísimas condiciones para ser plaza fuerte moderna, y menos para constituir lo que se entiende por un puerto militar. Indudable es que de haberse complementado dicha plaza con algunos

barcos de combate—el *Oquendo* y el *Vizcaya*—pudo representar para el enemigo un considerable obstáculo, capaz de alterar profundamente las maniobras de Sampson y de Schley y de obligar á los Estados-Unidos á inmovilizar la mayor parte de su escuadra para la defensa de las dilatadas costas y sus ricas poblaciones, faltas de defensa, lo cual hubiese alterado los términos del problema. No eran sólo las costas lo que á los Estados-Unidos preocupaba, sino el comercio, esencialmente el de cabotaje, que representa cuantiosos intereses muy vulnerables.

Pero repetimos, que, aplicando á nuestro estado actual, por demás lamentable, los razonamientos, no hay que soñar con imposibles, y admitida la necesidad de una defensa urgente, tenemos que reducir mucho el círculo de nuestras aspiraciones, porque la situación económica del Estado no permite abrir su radio todo lo que fuera de desear.

No podremos, pues, contar con escuadras potentes en largo plazo.

Dentro de lo posible, sin exagerar la nota, está el constituir una situación naval modesta y formal que complemente la *base esencial,* EL ARTILLADO Y LA FORTIFICACIÓN DE LAS COSTAS.

# CAPÍTULO VIII.

## Lo que debe ser un puerto militar.

**Elección de lugar. — Ciudades comerciales. — Puertos militares. — Situación geográfica. — Ejemplo de Santiago de Cuba.**

Dentro de las condiciones que impone la forma de las fronteras y de las costas de los Estados, hay que elegir para su defensa, aquellos lugares más apropósito, que generalmente se señalan por sí mismos á la vista de los técnicos y aun á la de los profanos.

Las exigencias de la defensa tienen, sin embargo, que subordinarse á otros fundamentos, además de los que representa la naturaleza del terreno.

De un lado, hay que tomar en cuenta, constriñéndonos á lo que las costas significan, el desarrollo comercial y social de determinados puertos, que con frecuencia vienen á ser puntos estratégicos obligados, por esas circunstancias, y á constituir plazas fuertes, no obstante carecer de buena estructura para la defensa.

Aumentan hoy día las dificultades, por lo mucho que han crecido las distancias á que se puede ofender, merced al poder y alcance de la artillería.

Paralelamente al fomento militar de un sitio determinado de la costa, se fueron acumulando á través de los años, al amparo de los cañones, colonias comerciales que llegaron á formalizarse hasta dar de sí grandes poblaciones y ricos centros de contratación; pero llega el día en que el adelanto de los medios de ataque hace inútil la antigua protección, porque los proyectiles pueden alcanzar desde más lejos, y nos encontramos con ciudades comerciales enclavadas á lo largo de la costa misma, muy apropósito para el tráfico y poco propicias para la defensa.

No por eso puede prescindirse de defenderlas, y surge la dificultad material de realizarlo, sobre todo si se quiere conseguir á la perfección, que en este caso está definida en un problema obligado, *el de librar á la ciudad del bombardeo.*

Ese ideal, no puede llenarse actualmente en ciudades adosadas á la costa ó muy cerca de la orilla, desprovistas de cubriciones naturales que las desenfilen del tiro de los barcos, ó que carezcan de posiciones avanzadas de suficiente cota y amplitud

para situar poderosas baterías casi invulnerables al tiro desde el mar y que puedan constituir peligro grave para los buques de combate a largas distancias: ni aun en este caso improbable, se puede evitar el bombardeo, porque el tiro sobre los buques más allá de 8 ó 6.000 m. es poco seguro.

Mas como no puede pensarse en dejar indefensas ciudades de esas condiciones, es necesario acudir á medios costosos para adelantar, mar adentro, la primera línea de combate, y proteger la *propiedad destruible alejando el bombardeo*, puesto que anularlo en absoluto resulta casi imposible.

Cierto es que el bombardeo se toma actualmente como un incidente del ataque, al que no se concede valor suficiente para rendir una plaza. Volvemos á los tiempos de aquel Almirante, que comparaba los efectos del bombardeo, con los que obtendría quien se *propusiese romper cristales con guineas;* mas el caso—decimos nosotros—es evitar que nos rompan los cristales, pues puede suceder que haya quien tenga *muchas guineas* y se dé el gusto de aplicarlas á ese divertimiento.....

Si la ciudad comercial no reune condiciones para la defensa, será, por consiguiente, difícil evitar el bombardeo, siquiera se considere como un peligro que hay que temer poco, porque, realizado

á gran distancia, sus efectos han de resultar pequeños.

Ese aspecto ofrecen algunas ciudades de nuestro litoral, y en iguales términos las poseen todas las naciones de dilatadas costas.

La Habana, es de las poblaciones que reunen malas condiciones para la defensa contra el bombardeo. New-York tampoco las posee mucho mejores, pero los americanos tratan de subsanarlas sacando fuera las defensas por medios artificiales, y así, entre los proyectos nuevos que han de convertir aquella colosal Metrópoli en plaza inexpugnable, figura la construcción de *fuertes de mar* en el bajo *Romel,* á 19 millas de la ciudad, frente á Sandy Hook, donde se instalarán gruesas cúpulas acorazadas casi á flor de agua, armadas con cañones de poderoso calibre, que alejen los barcos de las zonas marítimas desde donde el bombardeo puede ser eficaz.

El eminente Brialmont indica el empleo de fuertes de mar y de baterías flotantes, avanzadas del litoral, baterías en que la parte naval sea secundaria al lado del armamento, verdaderas plataformas destinadas á substentar poderosos cañones.

Hace pocos años, que, coincidiendo con esa tendencia un distinguido ingeniero militar de nues-

[illegible] flotantes para [illegible] de Barcelona, [illegible] condiciones de defensa.

Parécenos que ofrece un inconveniente el procedimiento, y es que la protección de las costas está significada por el carácter estacionario de las obras, y aunque las máquinas de las baterías flotantes—antiguas *[illegible]*—permitan escaso y lento movimiento, tratándose de temperamentos veleidosos como es el nuestro no dejarían de cambiar con frecuencia de destino, y es posible que el día de emplearlas se hallasen lejos del sitio donde más falta hicieran y al que se asignaron. Es un defecto análogo al que el Capitan Mahan achaca á los monitores. Quiere decir, que resulta mas propio que las defensas de las costas sean *estacionarias*, y, si hay que avanzarlas, se prefieran los *fuertes de mar* cuando sea posible, que si cuestan más tampoco exigen los gastos de entretenimiento indispensables en las baterías flotantes, ni se envejecen é inutilizan con tanta facilidad, ni estan

(1) *Las baterías flotantes en la defensa de Barcelona*, por el Teniente Coronel de Ingenieros D. Mariano Rubio y Bellvé, *Memorial de Ingenieros*, 1897, pág. 365.

expuestos á ser volados por los torpederos del ataque.

La parte naval de las defensas de las costas, es la móvil, que puede ofender y maniobrar á gran distancia y buscar al acorazado enemigo en su crucero millas afuera, el torpedero, tal como ha quedado definido en el anterior capítulo.

Hémonos referido á las plazas que no reunen buenas condiciones para la defensa, y es claro que esas no pueden ser consideradas como puertos militares, en toda la amplitud que debe tener la palabra.

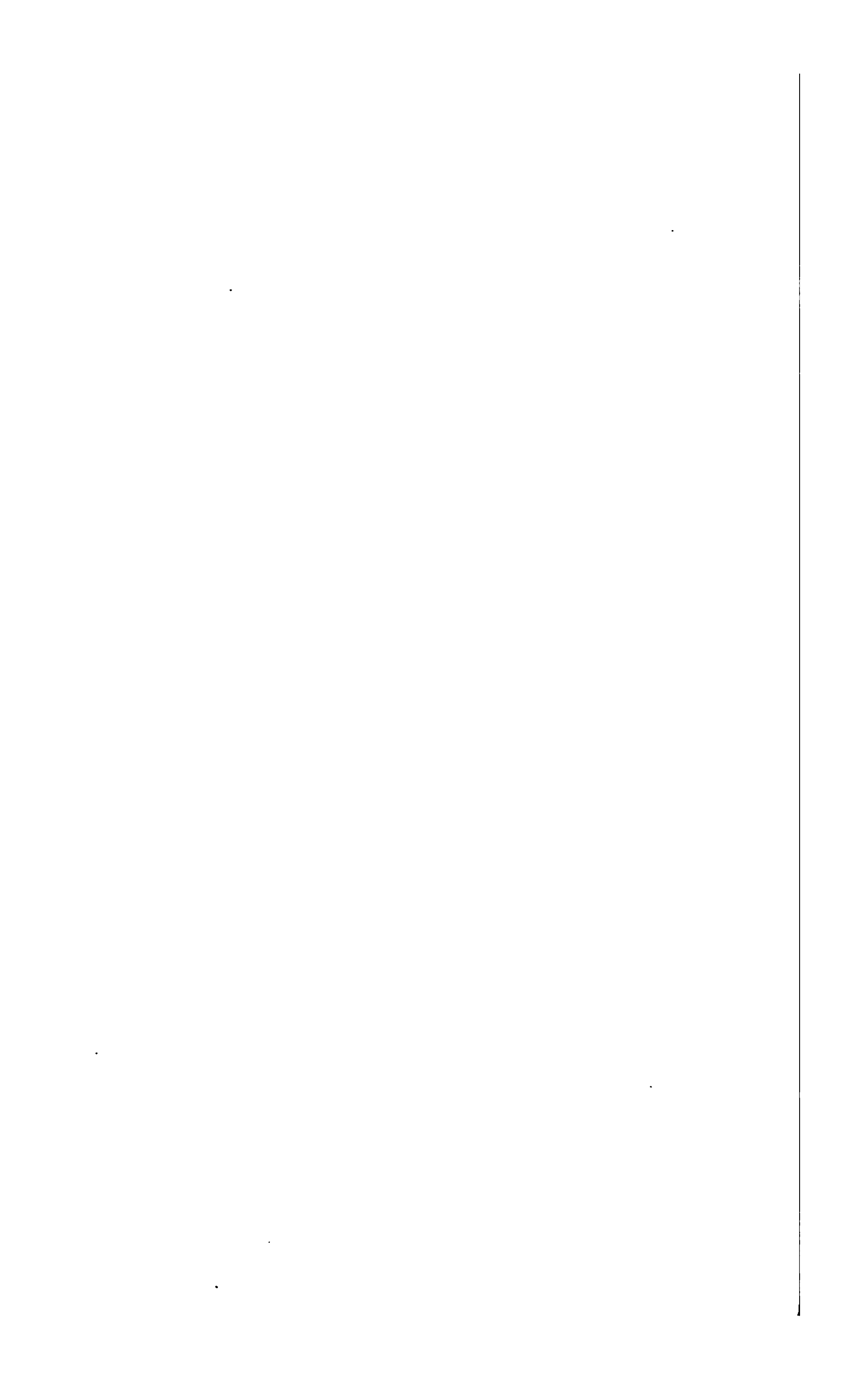
Un puerto militar natural—y es muy costoso, largo y difícil construirlo donde no lo dió la naturaleza—necesita poseer ámplio espacio para el abrigo y resguardo de las escuadras, diques, arsenales y astilleros que en él se alberguen ó tengan asiento, y eso exige que el fondeadero, los talleres, los almacenes, etc., se hallen á cubierto de todos los ataques, incluso el bombardeo, pues sólo así serán lugares seguros apropósito para servir de base á las flotas. No suelen coincidir, pues, los puertos militares con las ciudades comerciales, por más que algunas veces vayan hermanados. El puerto militar, ha de abrir al mar por un canal largo, y, á ser posible, tortuoso y no muy ancho, que

## Muestra de algunas piezas antiguas que poseía el Morro de Santiago de Cuba.

MORTEROS DE BRONCE DE 32 CM.







permita á los buques propios moverse é impida el fácil acceso de los enemigos. Al fondo de este canal, ha de ensancharse una bahía profunda, donde se enclaven los recursos fijos y la ciudad. La boca del canal, conviene que ofrezca buenas posiciones, con cota y amplitud para situar la artillería y para desenfilar las obras de defensa (1).

Esas buenas condiciones, que hemos dicho que no reunía la Habana, poseíalas en cambio excelentes Santiago de Cuba, y á eso debió, en parte, la admirable resistencia con tesón sostenida, con unos cuantos cañones viejos, contra toda la escuadra americana armada de potentes, modernísimas y numerosas piezas, defensa que ha llenado de admiración á los artilleros é ingenieros americanos, cuando al hacerse cargo del material del Morro, se convencieron de que allí no había más que lo que vieron.

Las defensas principales de la entrada de Santiago de Cuba, eran las siguientes (2):

---

(1) Parece innecesario decir, que al lado de esa configuración adecuada, hay que tomar en cuenta la situación geográfica que tanta relación guarda con los intereses que se trate de proteger.

(2) El *Streffleurs österreichische militarische Zeitschrift,* dice que algunos cañones de Santiago eran de los años 1688, 1718 y 1769, y habían servido para combatir á los bucaneros (!).

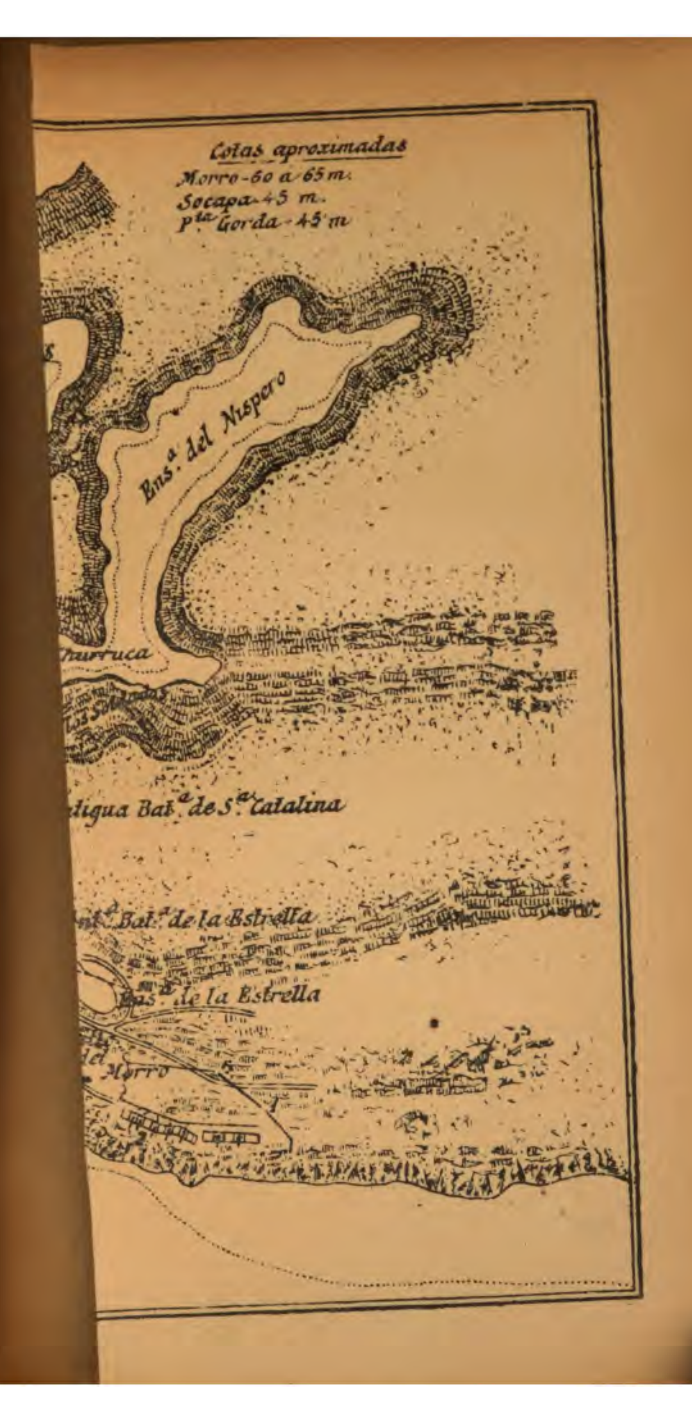
### MESETA DEL MORRO.

Á 200 m. al Este del antiguo castillo está
á 100 m. de éste se construyó una batería nu
metros de cota. El encofrado, era de caja d
rellena de hormigón de cemento, y sobre él ba
llenos de cemento formando merlones: la dist
tre piezas era de 6 m., los intersticios relleno
mento para que no escurriese la arena de que
maba el parapeto. Diez metros detrás de la bat
foso de 1'50 × 0'60, paralelo al espaldón y al
llegaba desde las piezas por zanjas en zig-zags. S
el 28 de Mayo, con cinco cañones de 16 cm. (a
lisos de 15 transformados á 16 rayados). El 25 de
se reforzó con dos obuses de 21 cm. (1)

### SOCAPA.

Á 400 m. del Morro, en la otra orilla, tres ob
de 21 cm. á cargar por la boca (Elorza) y dos cañ

(1) Tomamos estos datos de un notable trabajo sobre la defensa de la boca de Santiago de Cuba, publicado por el Capitán de Artillería, Mr. Benoit, en la *Revue d'Artillerie* del mes de Abril de 1899. También ha visto la luz en la *Rivista di Artiglieria é Genio*, del citado mes, otro estudio interesante sobre el mismo tema, en el que se condensan los datos publicados por el Capitán de Ingenieros Sr. Lorente y Herrero, en el número del *Memorial de Ingenieros* de Diciembre de 1898, al lado de los insertados por escritores extranjeros en revistas americanas é inglesas.


Cotas aproximadas
Morro - 60 a 65 m.
Socapa - 45 m.
P.ta Gorda - 45 m
Ens.a del Nispero
Las Socapas
Antigua Bat.a de S.a Catalina
Bat.a de la Estrella
Ens.a de la Estrella
Morro

Hontoria de 16 cm. con escudo de 3 mm., que podían disparar cada dos ó tres minutos. La batería estaba sobre el punto culminante de la colina llamada Socapa. Separaba los cañones de los obuses un gran través. Veinte metros detrás se hallaba el repuesto almacén, barraca de chapas. Al Este había otra batería dedicada á la defensa de torpedos con un cañón de 57 milímetros, cuatro Hotckiss de 37 mm. y una ametralladora de 11 mm.

### PUNTA GORDA.

A 2.000 m. de la boca, que enfilaba, había una batería de dos cañones de 9 cm. Krupp, dos obuses de 15 cm. Mata y dos Hontoria de 16 cm. Estas baterías y la anterior eran de estructura análoga á la del Morro.

### REINA MERCEDES.

Se hallaba inútil por el mal estado de sus calderas, y fué de donde se tomaron las piezas Hontoria de 16 centímetros de Punta Gorda y la Socapa. Conservó las piezas pequeñas.

Para la distancia de 2.000 yardas (1.800 metros), que da Sampson en sus partes del bombardeo del 6 de Junio, la protección del parapeto de la batería del Morro era muy eficaz, como demuestra la figura. Si se tiene en cuenta el ángulo de si-

tuación *c*, se comprende, que la altura de la cresta cubridora, era casi igual á la ordenada máxima *BD* de la trayectoria *AB*, correspondiente á los datos de tiro para los cañones americanos de 8 y 12". Así que en este caso particular, la distancia *AD* (1.800 m.) correspondía justamente al tiro por el vértice de la trayectoria (1), y el ángulo de incidencia era nulo: no podía, pues, contarse para tocar al personal ó al material, más que con algunos golpes felices que *descrestaran* el parapeto (2).

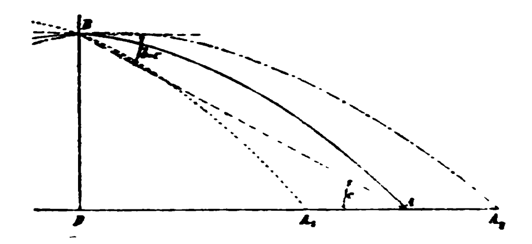
Á distancias más cortas, es decir, cuando la cresta cubridora se encontrase colocada entre la ordenada máxima de la trayectoria *AB* y el navío *A*, el ángulo de llegada sería negativo y el tiro de los cañones del barco resultaría menos eficaz.

(1) Se ha exagerado la escala de alturas para mejor comprensión.

(2) Los principales datos de la artillería de la escuadra americana, son:

| | | Cañón de 8" (203 mm.) | | Cañón de 12" | Cañón de 13" |
|---|---|---|---|---|---|
| | | M. III. | M. IV. | (305 mm.) | (330 mm.) |
| Peso | kg. | 13.230 | 15.300 | 45.585 | 61.500 |
| Longitud | m | 7'75 | 8'75 | 11'22 | 12'192 |
| | cal. | 35 | 40 | 36 | 36'9 |
| Capacidad de la cámara | dm.[3] | 52'04 | 52'04 | 197'34 | » |
| Peso de la carga | kg. | 34 | 34 | 192 | 249 |
| Idem del proyectil | » | 113'40 | 113'40 | 335'550 | 499 |
| Velocidad inicial | m. | 634'4 | 655'7 | 640'5 | 640 |

Á grandes distancias el tiro adquiere mayor eficacia, porque el ángulo de caída sería más favorable, pero perdería en precisión.




La altitud de 63 m. á que se hallaba la batería, aumentaba la protección del parapeto y explica en parte el escaso efecto obtenido por la artillería americana.

En la situación de sus baterías improvisadas—dice el Capitán Benoit, de la Artillería francesa—los españoles estuvieron bien inspirados, evitando los traveses *(parados)*, que aumentan mucho el efecto del proyectil sobre el personal de la batería (1). Pero no parecieron preocuparse gran cosa de disimular estas baterías, evitando las formas geométricas muy acusadas y en atraer el fuego del enemigo sobre baterías ficticias, perdiendo de vista

(1) Facilitaba hacerlo la altura y situación de la batería.

que la principal defensa de las baterías de costa ante la artillería de los barcos *muy visibles*, es *la invisibilidad* (1).

El *Streffleurs Zeitschrift* deduce que la experiencia ha probado una vez más que «las baterías de costa no tienen gran cosa que temer de los barcos de guerra».

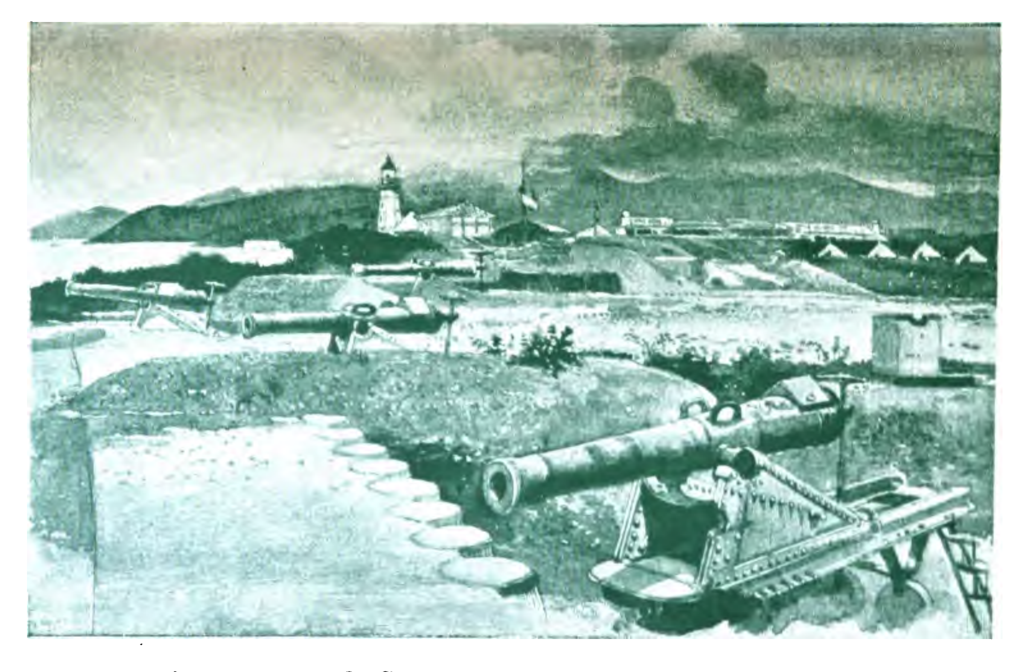
«Es imperdonable—han dicho los oficiales americanos encargados de hacer el inventario de los cañones del Morro—que la escuadra no haya destruído en tantos días la ciudad y sus defensas». (Muller).

Entre los artículos de *Proceedings of the Royal Artillery Institution* dedicados á estas cuestiones hay uno de Julio de 1893 del Mayor R. P. Johnson, inspirado en el dicho del Almirante Selwyn: «Los oficiales de Marina deben pensar que un fuerte es una cosa que hay que evitar».

En el *Naval Annual de 1898*, Mr. J. R. Thursfield termina un artículo respecto á maniobras navales diciendo:

«Un cañón en tierra vale por un barco en el

(1) Los insurrectos cubanos, aplicaban muchas veces ese ardid, simulando el fuego de infantería con humo de ramas verdes.



BATERÍA DE CAÑONES B. R. 16 CM., SITUADA EN LA MESETA DEL «MORRO» DE SANTIAGO DE CUBA

mar. Cuando se trate de defender una entrada estrecha y *contourne*, algunas piezas, aunque no sean de grueso calibre, pero bien situadas y bien servidas, valen por una armada de navíos (1). Pero, como en la época de la Armada, la mejor manera de precaver los ataques de las costas, es tratar de *buscar sobre el mar la flota enemiga*».

Reproduciremos las opiniones de algunas autoridades militares, acerca del ataque de las baterías de costa por los barcos.

En una obra publicada el año 1896 por el Almirante Fournier se lee:

«Se pretende poner en igual balanza los riesgos sufridos por una y otra parte, en las luchas entre los barcos y las obras de costa blindadas con hormigón de cemento *(betonnes)* armadas de poderosa artillería moderna. Esta operación se concibe, cuando la impone la necesidad de proteger por medio de un bombardeo, á gran distancia, el ataque principal sobre tierra de un cuerpo de tropas destinado á contribuir á la toma de posesión y ocupación militar del obstáculo. Pero efectuada aisladamente, no puede resolverse más que por la retirada del asaltante. En cambio del pequeño efecto de su bombardeo, se retirará sin provecho sensible, de-

---

(1) F. E. FOURNIER.—*La flotte necessaire, ses ventages strategiques, tactiques et economiques.* Alude á una escuadra que se acoderase á las costas para defenderlas.

bilitado por las pérdidas y averías del tiro enemigo, después de gastar la mayor parte de sus municiones, y exponiéndose, si prolonga la acción, á encontrarse á merced de una fuerza naval que venga á sostener la defensa ó de un golpe de viento que á su regreso le inundaría por las brechas abiertas, hasta el punto, pudiera ser, de ponerle en peligro de zozobrar.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

En definitiva, el objetivo principal de nuestra escuadra naval debe ser, antes que nada, combatir al *enemigo flotante* de todos modos y en todas las circunstancias *favorables* en que le pueda encontrar, para quedar dueña del mar después de reducirle á la impotencia. Pero en tanto que este resultado no se pueda obtener, *sería imprudente exponer nuestros barcos contra las obras de costa en luchas improductivas, mucho más desmoralizadoras y debilitantes, en general, para el que ataca desde mar que para la defensa terrestre*».

El *Memorial de l'Artillerie de la Marine*, de 1894 (1), llega á las siguientes conclusiones:

«El gran poder de las bocas de fuego, la precisión de su tiro, el empleo de los telémetros, la dirección y velocidad del blanco, el empleo de explosivos poderosos en la carga de los proyectiles, la substitución de las pólvoras sin humo á las pólvoras negras para la

---

(1) *Operations maritimes contre les cotes et des debarquemenst*, par M. D. B. S.

carga de las piezas, la *nueva organización defensiva de las obras*, los torpederos, los torpedos fijos, los proyectores eléctricos, acrecen de un modo considerable el valor defensivo de las baterías de tierra, en tanto que los buques que representan el poder ofensivo, llevando hoy día los cañones más poderosos, las corazas más resistentes, etc., no pueden menos de conservar, al lado de un precio enorme, una fragilidad tan grande, que pueden ser puestos fuera de combate por un solo proyectil. Ese valor considerable constituye una causa de inferioridad decisiva, por lo mismo que es contrario á la ofensiva, porque el resultado no está en relación con el riesgo que corre el navío.

.......................................

En lo que atañe á las operaciones marítimas, que se tratan en este estudio, no sólo la potencia defensiva ha crecido más que la ofensiva, sino que dichas operaciones han perdido casi todo su valor.

Se oye frecuentemente hablar de la devastación de las costas por la artillería de las escuadras; estos son, en general, delirios que no merecen detener la atención. Se podría por ese medio producir ligero daño sobre las poblaciones del litoral; para tan poca cosa, no se baten hoy día las naciones europeas.

También somos nosotros de los que creen, que el establecimiento de muy numerosas baterías sobre las costas, constituye un gasto inútil. Estas baterías deben distribuirse con gran conciencia.

Las baterías sirven para impedir un *golpe de mano* sobre las plazas importantes y proteger los puertos militares cuya defensa importe á la Nación».

Pues bien; de cómo responderán las baterías bien situadas y bien armadas, á ese objetivo, da gallarda muestra la resistencia, exactitud y éxito con que lo desarrollaron las de Santiago de Cuba, que si bien es cierto que se hallaban *bien situadas*. no lo es menos que su armamento resultaba escaso y deficiente, reducido á los pocos cañones de que se pudo disponer, y en cuanto á su protección, quedaba, según hemos visto, limitada á parapetos de arena y tierra, merlones de barriles rellenos de cemento y sacos de arena (1).

Los efectos del fuego de los buques americanos fueron muy escasos, no obstante sus poderosos medios de combate.

El Morro estaba acribillado de balazos, así como las casas á su derecha que se proyectaban en el cielo. La torre del faro, de chapa de 25 milímetros, resultó atravesada por muchos proyectiles de pequeño calibre y por dos de 15 cm. En la batería de cañones de bronce de 16 cm., el cañón de

(1) Se distinguió en esos trabajos de fortificación, notablemente, el Comandante de Ingenieros de la plaza Coronel don Florencio Caula, y en los de artillado el Comandante de Artillería Coronel D. Salvador Díaz Ordóñez. Ellos y el personal de Oficiales de Artillería é Ingenieros á sus órdenes merecen los mayores elogios. Oportunamente iremos dando á conocer sus nombres.

la derecha fué desmontado por un proyectil. Otro de 20 cm., tirado sin espoleta, se encontró detrás de la obra. No hubo más desperfectos que algunos sacos de arena vacíos.

En la Socapa, el 16 de Junio, un proyectil de 33 cm. hizo explosión y cubrió de tierra un cañón Hontoria, que al día siguiente por la mañana volvió á hacer fuego. Otro de 15 cm. atravesó el escudo protectriz de un cañón Hontoria y averió algo la cureña, sin desmontar ni poner fuera de servicio la pieza. El 2 de Julio un proyectil inutilizó el montaje de un cañón Hontoria.

Muchos de pequeño calibre alcanzaron, sin hacer gran daño, á las obras ni á las piezas ni ponerlas fuera de servicio.

La barraca de chapa, que servía de repuesto en la batería de la Socapa, no fué tocada.

De la batería citada, un proyectil Hontoria de 16 cm. alcanzó al *Texas*, cerca de proa, penetrando y reventando en el entrepuente: mató un marinero é hirió á seis.

Del Morro, uno de 21 cm. alcanzó al *Iowa*. Hizo explosión en la cámara de Oficiales sin herir á nadie.

En el personal de nuestras baterías hubo sensibles bajas, que compulsa el siguiente estado:

| BATERÍAS | Fechas. | Muertos. | HERIDOS Oficiales. | HERIDOS Tropa. | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Morro | 6 Junio. | 2 | 5 | 25 | 32 |
| | 16 » | 1 | 1 | 10 | 12 |
| | 21 » | » | » | 3 | 3 |
| | 26 » | » | » | 8 | 8 |
| | 2 Julio. | 1 | 1 | 33 | 35 |
| Socapa | 6 Junio. | » | » | 8 | 8 |
| | 14 » | » | 1 | 6 | 7 |
| | 16 » | 2 | 1 | 6 | 9 |
| | 22 » | » | 1 | » | 1 |
| | 2 Julio. | 3 | 1 | 6 | 10 |
| Otras obras.. | — | 1 | » | 2 | 3 |
| | | 10 | 11 | 107 | 128 |

Es justo dejar aquí consignados, para honor suyo, los nombres de los Jefes y Oficiales de que tenemos noticia que fueron heridos y se distinguieron notablemente en la defensa de la boca del puerto de Santiago de Cuba (1):

Coronel de Artillería D. Salvador Díaz Ordóñez, *Comandante de Artillería de la plaza.*

Comandante de Infantería D. Antonio Ros, *Gobernador del castillo del Morro.*

Capitán de Artillería D. José Sánchez Seijas, *Comandante de la batería de la Meseta del Morro.*

(1) En otro lugar de este libro citamos al Capitán de Fragata Sr. Acosta, muerto, y al Alférez de Navío Sr. Molins, herido, á bordo del *Reina Mercedes.*



VISTA DESDE EL MAR DEL «MORRO» DE SANTIAGO DE CUBA Y DEL FARO Y LA MESETA DONDE SE SITUÓ LA BATERÍA DE CAÑONES DE BRONCE DE 16 CM.

Alférez de Navío D. Venancio Nardiz, *Comandante de la batería de la Socapa.*

Alférez de Navío D. Ricardo Bruquetas (dos veces), *Comandante de la batería de la Socapa.*

Alférez de Navío Sr. Fernández Piña, *Comandante de la batería de la Socapa.*

Primer Teniente de Artillería D. Pedro Irizar, *batería de la Meseta del Morro.*

Segundo Teniente de Artillería D. Juan Artal Navarro, *batería de la Meseta del Morro.*

---

# CAPÍTULO IX.

## Conclusiones.

De orden político. — De orden naval. — De orden militar. — Lo que exige la conveniencia nacional.

Siguiendo el método que nos hemos impuesto, de poner al lado de los hechos las enseñanzas principales que de ellos nacen, vamos á extractar las que lógicamente se derivan de las páginas de este libro.

Pasados muchos años, cuando se historie esta guerra con ámplia base de información absolutamente libre, podrá seguirse acaso método distinto, y agrupar primero todos los hechos para deducir al final las consecuencias. Ahora, conviene alternar con los hechos las consecuencias, porque todas las naciones están pendientes de lo que á España ha sucedido, y debemos ofrecerles datos para que juzguen con imparcialidad.

Asombra lo mucho que en tan pocos meses se ha escrito en el extranjero respecto á la guerra hispano-americana. En nuestro poder tenemos á

docenas libros americanos, ingleses, franceses, italianos y alemanes y revistas y periódicos de todos los países, que pintan á gusto del consumidor las fases de nuestra derrota; y al lado de esa actividad abrumadora, que interpreta muchas veces erróneamente las causas del colosal decaimiento de España, descuella, por nuestra parte, sepulcral silencio. Eso resulta altamente nocivo. En los Estados-Unidos, por ejemplo, no hay un solo jefe superior de los que intervinieron directamente en la guerra, que no haya pagado en el libro ó en la revista la contribución expositiva de los hechos con las pruebas documentales de los mismos, y el Gobierno, por su parte, se hace solidario de igual proceder en los *Reports* del Ejército y de la Marina. Entre nosotros, lo repetimos, predomina el *silencio de los sepulcros,* y por lo tanto, fáltales á los críticos extranjeros el conocimiento de nuestros descargos, que, aunque débiles, pueden servir para que en muchos asuntos brille la luz completa, porque, al lado de lo *mucho malo* que con razón se nos achaca, existe *algo bueno* que se desconoce, y esto debe también decirse con verdad y conciencia para que no se nos juzgue sin oirnos y se nos considere definitivamente más míseros é incapaces de lo que en realidad somos.

Ante todo, hemos de fijarnos, en que las causas de nuestros desastres, tienen un origen más hondo y atrasado que el que generalmente se les asigna.

No disculpamos á éste ó á aquel organismo de la Nación. No vinculamos en uno ó en otro la exclusiva patente inculpatoria. El mal es tan grande, que *para todos hay en la viña de las responsabilidades*. Mas es injusto, más que injusto criminal é impropio, arrojar sobre las instituciones militares todo el peso de las catástrofes, y á eso vemos que se tiende.

1.º Porque la guerra de Cuba, origen ó pretexto de nuestros fracasos, fué debida á causas de orden político, y hasta los procedimientos para sofocarla y la elección de los que habían de realizarlos obedecían á combinaciones de la alta política.

2.º Porque el enemigo principal, los Estados-Unidos, sin cuya ayuda la insurrección cubana no hubiese existido ni hubiera progresado, tenían por auxiliar la mala dirección política, que en estas cuestiones coloniales marchaba de fracaso en fracaso, sin cuidarse de oir consejos ni advertencias.

3.º Que si en la organización armada, en el mando, en el gran concepto estratégico de la guerra hubo y hay deficiencias, el origen hay que buscarlo, no sólo dentro del Ejército, sino más arriba,

en la descomposición de las actividades elevadas, en el poder, que debe regularizar y corregir sin contemplaciones aquello que sea perjudicial y vigilar siempre para darse cuenta exacta de que el deber se cumple y la perfección se consigue.

4.º Que fuimos á la guerra sin apoyo ni simpatía, empujados por un erróneo concepto de nuestra fuerza que, si era disculpable lo profesasen las clases populares, no lo era que lo alimentasen los discursos de algunos exaltados y los informes de quienes tenían obligación de conocer los recursos navales y militares (1).

« La dirección de las operaciones de la guerra — dice *The Times*, de Londres, contestando al Capitán Mahan — no debe estar nunca al arbitrio del ignorante clamor popular, y ningún Gobierno, digno del nombre de tal, enterraría millones en defensas sólo para calmar los temores de personas que lord Saint-Vincent calificaba con mucha propiedad de « viejas de ambos sexos ».

Es infinitamente más sencillo y más barato educar la opinión pública, inculcándole principios sanos y racionales, que acceder á exigencias insensatas, y una de las lecciones más importantes de la última guerra es que basta, para todas las verdaderas necesidades, con fortificaciones de costa muy modestas, *con tal que es-*

(1) Es materia digna de estudio, el decreto de *neutralidad* de Inglaterra que tendremos que analizar en el curso de esta obra.

*tén debidamente armadas y dirigidas.* Hasta las míseras obras, precipitadamente improvisadas en Santiago, puede decirse que llenaron su objeto, una vez que obligaron á los americanos á emprender operaciones militares por tierra».

En el aspecto naval de la cuestión, la publicidad de las cartas de Cervera ha reafirmado en el extranjero la opinión de los peritos. Los comentarios que aplican á nuestras derrotas los más notables y eminentes críticos, sin descartar tampoco las responsabilidades navales respecto á si fué oportuna ó no la entrada de la escuadra en Santiago de Cuba; si pudo ó no ganar otro puerto antes de ser bloqueada allí y si eso hubiera sido mejor; si la salida debió ordenarse; si, una vez ordenada, hubiera sido mejor salir de noche que de día; si la dirección de la salida parecía más ventajosa en forma divergente ó en la paralela á la costa en que se realizó; sin descartar todo eso, repetimos, los expertos navales del mundo, asienten:

1.º En que la destrucción de la escuadra, quedó decretada desde el instante en que se le dió orden de zarpar de Cabo Verde; porque nuestra deficiencia marítima era indiscutible.

2.º Que el problema, á partir de ese momento, salía de los límites *de lo naval*, para entrar en

la esfera *de lo político*, porque sólo á razón política se puede atribuir que una escuadra que significaba tan poco, fuese á combatir con otra *poderosa*.

Esa afirmación está corroborada por las siguientes frases:

«La marina americana demostró ámpliamente su capacidad para empresas muy superiores á la que le fué encomendada el año pasado, sin que pueda decirse, sin embargo, que la escuadra, como un todo, fuera manejada con gran pericia, por lo que la *Junta de la Armada ha contraído una gran deuda de gratitud con el Gobierno español*».—(*The Times.*)

3.° Que las responsabilidades más grandes, no hay que buscarlas en el desastre mismo, sino antes del desastre, para averiguar los motivos de que no tuviésemos escuadra ó de hallarse tan defectuosa la que poseíamos, no obstante los gastos enormes que la Nación había realizado en ella.

4.° Que aun dentro de las deficiencias y de los errores, lanzados á una guerra loca, con locura debió emprenderse, sin reparar en medios de ataque, sin contemplaciones de ningún género, haciendo la *guerra comercial* en toda la extensión posible (1).

(1) Se da como seguro, que después de declarada la guerra,

Los secretos que ahora se conocen, evidencian, que en los Estados-Unidos hubo también graves errores é incertidumbres, que de haber existido más habilidad en el destino de nuestros barcos, dejando en la Habana el *Oquendo* y el *Vizcaya*, y en el manejo de nuestras tropas, se habrían evidenciado en mayor escala y con no escasos perjuicios para el enemigo.

En el orden militar propiamente dicho, así naval como terrestre, se deducen de este libro una larga relación de pequeños combates, en que siempre cedía el enemigo, acaso por sistema ó por conveniencia, pero que encierran en sí:

1.º El deseo de nuestra parte de luchar sin medir las fuerzas, y así se ven á veces tropas de infantería batiéndose desde las orillas á pecho descubierto, á tiro de fusil, contra barcos acorazados provistos de poderosa artillería de tiro rápido (Cienfuegos,

salió de Gibraltar un buque cargado de salitre al que no se molestó, y eso da la medida de la lenidad y temor con que procedíamos. Unos *30 buques* españoles fueron considerados buena presa. También corre muy extendida la versión, de que después de la catástrofe del *Maine*, el *City of Paris*, condujo á los Estados-Unidos abundante material de guerra, procedente de Inglaterra, y hombres muy hábiles en el tiro con los cañones modernos. De todos conocidas son las dificultades que nuestra escuadra sufrió en el canal de Suez y de dónde procedían.

Guantánamo, etc.): pequeñas cañoneras lanzándose contra buques enemigos de alto poder (Cárdenas, Cienfuegos): baterías de montaña y de campaña y viejos cañones de bronce modelados hace un siglo, arrostrando y buscando el combate contra barcos modernos (Santiago de Cuba, Tunas, Manzanillo, Matanzas).

2.º Que la gran estrategia y aún la gran táctica, no se vieron brillar en esta campaña, lo que también tiene relación con el caos de arriba, porque los gobernantes de un Estado, llenan parte principalísima en la concepción de los planes de la guerra. No obstante, cuando se trató de probar el valor personal, hubo hechos de desesperado desprecio á la vida, cual los del Caney y lomas de San Juan, que formarán época entre los combates sangrientos (1).

3.º Que el *bloqueo,* como medio de guerra, fué eficaz gracias á nuestras débiles fuerzas, y resulta cruel en grado enorme cuando se aplica á pueblos aislados que no tienen en su interior medios de

(1) No va dedicado este libro á los combates terrestres de la guerra hispano-americana. Á estudiarlos aplicaremos un tomo entero de nuestra obra, y allí desarrollaremos este concepto.

subsistencia. En cambio, al bombardeo no se le concede valor alguno (1).

*
* *

Y para terminar, sólo nos resta exponer ciertas consecuencias doctrinales por lo que atañe á la defensa de las costas.

En el libro anterior (2) deducíamos algunos principios relativos al material, al cañón con que se arman las baterías, y de éste, se desprenden otros relativos á las obras, á las fortificaciones en que han de montarse, en lo que afecta á su mayor ó menor vulnerabilidad frente á la artillería de los barcos, debida á la altura sobre el nivel del mar que tengan las baterías de la costa.

Es este asunto tan esencial, que vuelve á po-

---

(1) En la *Revue Maritime* de Abril de 1899, leemos que al levantar los torpedos de contacto de Santiago de Cuba, se halló uno en el que había funcionado la espoleta, probablemente al choque con el *Merrimac,* pero que sólo ardió la mitad de la carga de algodón-pólvora, por estar averiado.

En Guantánamo — agrega — los torpedos fijos tenían señales de haber sido tocados pero que no funcionaron, acaso por defecto de las espoletas. Estas noticias son de origen americano y deben ser puestas en cuarentena.

(2) *Barcos, cañones y fusiles.*

nerse en boga el aforismo antiguo de que *un cañón en tierra vale tanto como un navío en el mar,* mas para ello hay que colocarlo en buenas condiciones de combate.

La alta cota de las obras, tiene el inconveniente de perjudicar al tiro perforante contra las murallas acorazadas *verticales* de los barcos, pero facilita la perforación de las cubiertas acorazadas *horizontales*, casi á mansalva, por medio de los obuses y morteros rayados. Llevan en sí las altas cotas el aumento del ángulo muerto, mas es poco probable que no pueda evitarse el peligro de que los buques se acoderen dentro de él, porque no es frecuente que se presente una costa completamente rectilínea, y por lo tanto, unas baterías pueden flanquear los ángulos muertos de las otras.

Con motivo de la resistencia de las baterías de costa de Santiago de Cuba, empieza á reafirmarse tanto el valor de las defensas costeras contra las escuadras, que no dejará de ser propio que establezcamos algunas deducciones respecto á situación de las obras.

1.ª Destinadas las baterías de costa á batir las diversas clases de buques de guerra que puedan atacar á las plazas marítimas, es indispensable que su potencia, precisión y efecto útil sobre los barcos

enemigos, estén en harmonía con las condiciones ofensivas y defensivas de estos barcos. A este fin, se hace necesario el empleo de piezas de potencia extraordinaria y de calibre suficiente para conseguir los efectos de perforación en las corazas de los buques ó en los blindajes de sus torres: piezas que puedan auxiliar á éstas, que, además de producir efecto contundente, sean capaces de destruir las partes más débiles de los buques é inutilizar sus arboladuras, y finalmente, otras piezas que, por medio del fuego denominado curvo, puedan batir las cubiertas de las naves enemigas.

2.ª Se comprende, desde luego, que las piezas destinadas á batir las corazas de los buques, deben ser de gran potencia y con proyectiles de forma adecuada para conservar la mayor cantidad posible de la fuerza viva inicial, lo que exige que se procure obtener la mayor densidad, que sea compatible con el calibre, de la sección transversal del proyectil.

3.ª Por otra parte, si el tiro ha de tener la precisión necesaria y el espacio batido correspondiente á la altura vertical del barco ha de ser grande, y á la vez, el choque del proyectil se ha de aproximar á la dirección normal, el conjunto de estas condiciones exige que la batería tenga una altura

bastante limitada sobre el nivel del mar; pero como hay que procurar que los sirvientes de las piezas (instaladas de ordinario en baterías á barbeta) queden en lo posible á cubierto, debe procurarse que estén al abrigo de los fuegos de los cañones de tiro rápido de los buques y de los que llevan en las *cofas*. Se impone necesariamente harmonizar estas condiciones, lo que en cuanto es posible se logra dando á las baterías altitudes de 25 á 30 metros: aunque en esto no pueden dictarse reglas generales, porque además conviene que las baterías se confundan con las líneas generales del terreno y presenten las menores referencias al enemigo (1).

4.ª En cuanto al segundo grupo de piezas, no hay inconveniente en aumentar esta altura cuando sea necesario, pues su objetivo será frecuentemente batir á los buques á mayores distancias, y esto hace que su altitud pueda aumentarse hasta 60 ú 80 m.

(1) El Major General Richardson, refiriéndose á las experiencias recientes de Gibraltar, que ya hemos citado, dice:

« Para convencer de la necesidad de una dirección superior artillera del fuego, basta hacer que rompan éste en pleno día, varias baterías sobre un blanco móvil rápido: menos las baterías que se hallen á 600 piés sobre el nivel del mar, todas las demás *no ven dónde caen sus proyectiles*, y por consecuencia, no pueden corregir el tiro. Las muy bajas rara vez dan en el blanco. Si esto ocurre en plena luz, ¿qué pasaría de noche? »

5.ª Finalmente, al tratar de las baterías de obuses, estando destinados á batir las cubiertas de los buques, interesa obtener una inclinación en la caída que se aproxime cuanto se pueda á la vertical, y que también sea la mayor posible la potencia de perforación, y por lo tanto, la fuerza viva del proyectil. Estas circunstancias aconsejan el dar á estas baterías la mayor altura (los italianos consideran que esta altura debe exceder de 100 metros). De esta manera, no sólo se lograrán los fines indicados, sino que, á su vez, obligarán á los buques á colocarse á mayor distancia, para que la trayectoria, al pasar por el parapeto, esté en su rama descendente, y por lo tanto, á dicha mayor distancia corresponderá menor precisión en el tiro, á la vez que también será más pequeña la energía ó fuerza viva del proyectil.

Mas como todos los proyectos deben subordinarse á la forma del terreno, si no se pudiera contar con posiciones elevadas (que necesitarán, por lo general, medios eficaces de piezas de pequeño calibre destinadas al flanqueo para batir los espacios muertos), dichas baterías de obuses podrían instalarse en puntos de menor altura, adoptando, cuando la necesidad lo exija, parapetos de mayor elevación para la debida protección

de la batería y empleando el sistema de puntería indirecta.



Por último, la derrota sufrida lo menos que puede exigírsenos, es que sirva de escarmiento para que no se convierta en el fin absoluto de nuestra nacionalidad. Si hemos sido destrozados por ser débiles, debe procurarse que no concluyamos de serlo, haciéndonos fuertes en casa, porque aún podemos pensar en que llegue un día en que se cumpla algo que flota y prevalece á través de nuestras desdichas, algo de lo que hay quien llama el *destino manifiesto.*

El gasto que eso supone es accesible, pero no lo ahorraremos por no hacerlo nosotros, porque si algún ambicioso mermase más nuestro territorio, defendería lo cogido á costa del país conquistado ó usurpado.

Es decir, que si no reconstituímos nuestro poder militar y si no defendemos las costas y fronteras, es probable que **otros las defiendan con cargo á nosotros mismos.**


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS